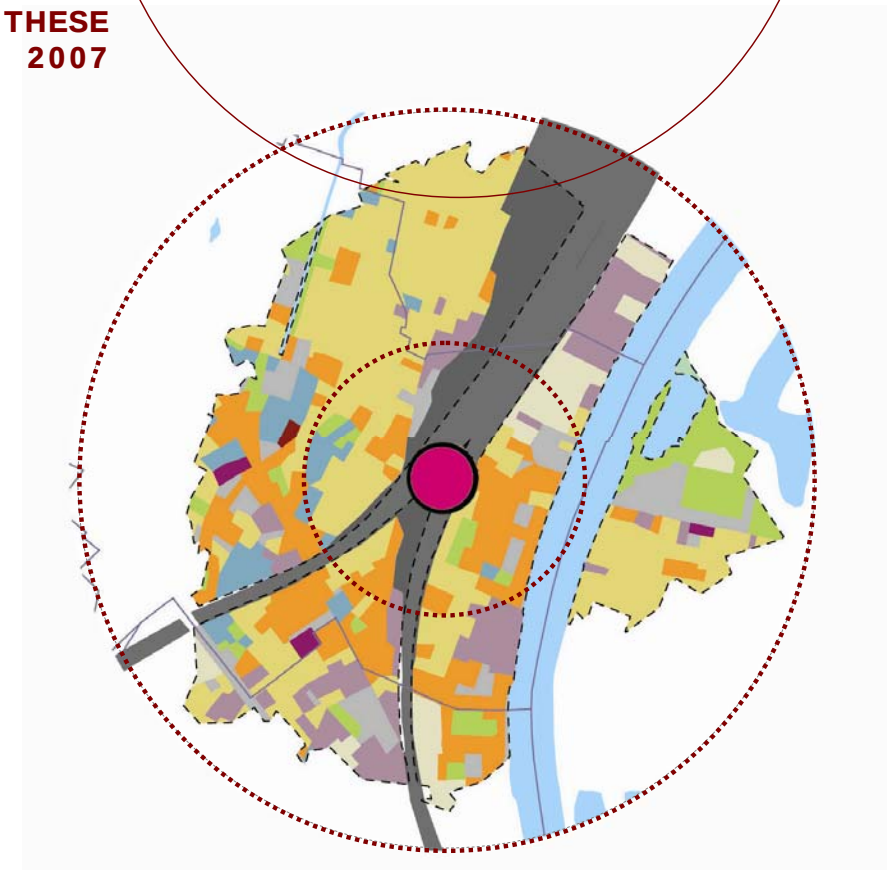
DIRECTION RÉGIONAL DE l'ÉQUIPEMENT D'ÎLE-DE-FRANCE
Marché d'étude N°06 30016 00 023 75 54
Programme DUSD/DREIF 2006

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

direction régionale de l'Équipement Ile-de-France

POTENTIEL DE DENSIFICATION AUTOUR DES PÔLES ET DES AXES DE TRANSPORT EN COMMUN

RAPPORT FINAL- SYNTHESE
2007



BRES + MARIOLLE
et associés s.a.r.l.
Architecture - Urbanisme - Programmation
15-17 rue de Chabrol
75010 Paris
Tél: 01 43 25 32 83
Fax: 01 43 26 86 88
agence@bresmariolle.fr
RCS PARIS B 348 775 941 Code APE : 742 A

GERAU CONSEIL
8, rue du Mt Thabor
75001 PARIS

PRODIG

RÉALISATION ET COORDINATION

RÉALISATION

BRÈS+MARIOLLE & associés (mandataire) :

Antoine BRÈS,

Gwenaël LECOCQ

Graphisme: Sophie Coursimault

15/17, rue de Chabrol
75010 Paris
Tél : 01.43.25.32.83
Fax : 01.43.26.86.88
agence@bresmariolle.fr

GERAU Conseil :

Laurence DINI,

Marianne DESSERIÈRES

8, rue du Mont Thabor
75001 Paris
Tél : 01.40.15.00.56
Fax : 01.42.60.38.83

PRODIG :

Jean-François CUENOT

2, rue Valette
75005 Paris
Tél : 01.44.07.75.74

COORDINATION

DREIF, Division de l'urbanisme et du schéma directeur,

Jacques DEVAL,

Architecte et chargé de mission
« aménagement »/GORE

COMITÉ DE PILOTAGE

Les Directions Départementales de l'Équipement:
l'Essonne (DDE 91) Cécile ROLAND, Stéphane SCHEHL ; les Hauts-de-Seine (DDE 92) Emmanuel ACCHIARDI, Christiane CIANFARANI ; le Val-de-Marne (DDE 94), Mehdia BOUKHATEM ; Le Val d'Oise (DDE 95) Jonathan HUMEZ, Florent MORETTI ; les Yvelines (DDE 78) Nathalie DEGRYSE ; la Seine-Saint-Denis (DDE 93) Élise EQUOY, Elsa ROUILLARD.

L'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Île-de-France (IAURIF):
Anca DUGUET, Laurence NOLORGUES, Jean-Pierre PALISSE, Yann WATKIN

Le Conseil Régional de l'Ordre des Architectes d'Île-de-France:
Jérôme CHIARODO

L'Agence d'Urbanisme et de Développement Essonne Seine Orge (AUDESO):
Clément TASSIN

Mission de préfiguration de l'Opération d'Intérêt National Orly Rungis Seine Amont: Benoît VERNIÈRE

La Direction Régionale de l'Équipement de l'Île-de-France (DREIF):
Carole ANSELIN, Marie-Antoinette BASCIANI-FUNESTRE, François BERTRAND, Jean-Pascal BEZY, Jacques DEVAL, Dominique DUPRÉ-HENRY, Juliette HUGUES, Émilie LEMAIRE, Olivier MILAN, Jean-Claude NOËL, Pascale ROHAUT, Jean-Michel VINCENT

PRÉAMBULE

La DREIF a engagé cette étude sur le « potentiel de densification autour des pôles et axes de transport en commun » après plus d'une décennie d'investissement[1] sur la valorisation urbaine des quartiers de gare. Aujourd'hui, cette nouvelle réflexion s'inscrit dans la volonté de « construire la ville sur la ville[2] » telle qu'elle est affirmée par :

1 . le projet de schéma directeur de la région Île-de-France,

« l'accent est mis sur la densification des espaces urbains existants et la mutation des friches. La priorité à donner aux aménagements des espaces les mieux desservis est affirmée. Le principe d'intensification urbaine, qui s'appuie notamment sur la densification, la compacité et l'accessibilité, guide l'ensemble de la démarche du SDRIF » ;

2 . les orientations du Conseil Économique et Social Régional dans son rapport sur « La densification : pour un urbanisme à échelle humaine en Île-de-France » ;

et en cohérence avec,

3 . le soutien aux dynamiques territoriales de cohésion et d'innovation, en l'occurrence un appel à projet en faveur de « nouveaux quartiers urbains » liées au contrat de plan État-Région 2007-2013.

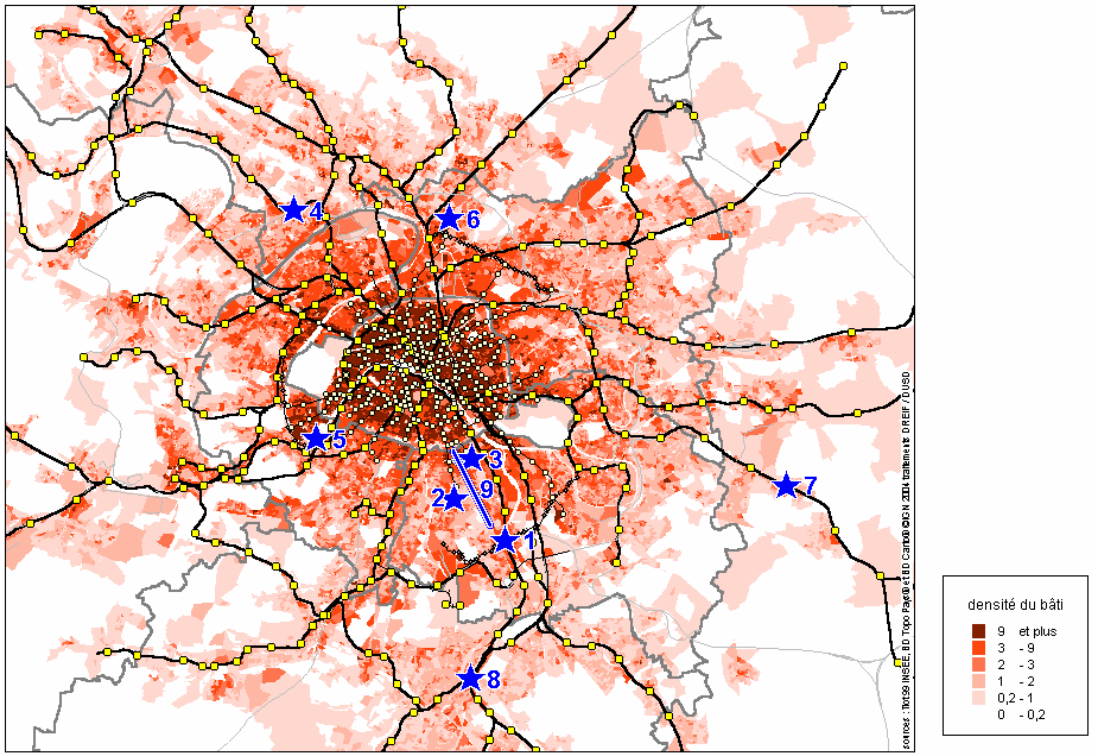
Ce travail d'étude révèle le potentiel et le processus de densification à travers des analyses sensibles, spatiales et temporelles de neuf sites de la périphérie francilienne dotés d'un pôle de transport en commun. Associées à la finesse des données géographiques et statistiques une diversité d'indicateurs ont été établis. C'est le caractère reproductif et la visée pédagogique de l'interprétation de ce travail[3] qui a été recherché dans les monographies et les synthèses comparatives et prospectives que vous allez découvrir maintenant.

[1] intervention de Jean-Pierre Palisse, directeur général adjoint de l'IAURIF lors des rencontres liminaires de ce travail d'étude sur les « Dix ans d'études de densification/valorisation des quartiers des gares », programme partagé État-IAURIF1995-2005.

[2] extrait du SDRIF dans le projet arrêté par délibération du conseil régional d'Île-de-France, le 15 février 2007 *(introduction page n°9).*

[3] L'état des lieux et le rapport de synthèse final, réalisé par l'agence d'architecture et d'urbanisme Brès+Mariolle, GERAU Conseil, PRODIG/CNRS dans le cadre du programme d'étude de la division de l'urbanisme et du schéma directeur DREIF2006.

DENSITE DU BATI ET LOCALISATION DES SITES ETUDIES



Cette étude contribue à la conception et la construction de savoirs et savoir-faire des métiers de l'aménagement, préfigure sinon accompagne les volontés politiques actuelles pour une « ville de périphérie plus dense ». Principalement, elle désigne la démarche de densification comme une dynamique de la qualité urbaine, et en particulier, dans sa dimension de développement durable. Sa valorisation doit permettre de l'inscrire dans les politiques publiques : du projet de schéma directeur aux plans locaux d'urbanisme, des opérations d'intérêt national aux procédures d'aménagement.

Les avancées les plus significatives sont :
a . la découverte et le dessin de "nouveaux territoires urbains" comme espaces potentiels de la densité urbaine autour des pôles et axes de transport en commun. Ces espaces sont nés des parcours concrets à pied, en vélo et/ou en bus.

Espaces qu'il faudrait croiser précisément avec la connaissance des mutations foncières. C'est une méthode transversale entre échelles d'espace et temporalités qui enrichi l'habituel cadre de comparaison des 500 mètres à 800 mètres autour d'une gare ou station. Cette re-connaissance d'une accessibilité est décrite par l'équipe d'étude comme : *« une approche en distance-temps… (qui) situe concrètement les objectifs de densification dans une réalité morphologique et urbaine et permet de déterminer trois périmètres d'analyse détaillés … périmètre de proximité, périmètre de référence, et, périmètre étendu ou d'attraction »,* extrait de la synthèse finale (voir aussi les diagrammes temps/espace MOS (mode d'occupation de l'espace) pour les neuf sites.

b . le rôle de la qualité des espaces publics dans l'ancrage des volontés politiques de densification dans les « quartiers de gare » est primordiale. Ancrage par la continuité harmonieuse des espaces ouverts des lieux de la densification.
Face au caractère monumental de ces ouvrages d'art dans la ville, la continuité urbaine avec les grands tracés des avenues, boulevards et de places existants, et jusqu'aux « lisières naturelles », se révèle indispensable pour conférer une qualité urbaine à la densité perçue, condition de l'attractivité des territoires autour du pôle de transport en commun. (cf. les planches de l'étude "sortie de gare/entrée de ville").

c . la hiérarchisation des pôles de transport en commun par la connaissance de l'accessibilité à l'emploi[1].

d . la force ou l'inertie de l'histoire marquant pour longtemps le territoire qui accueille un pôle ou un axe de transport en commun :
. de l'histoire locale par l'existence d'un fort qui attire la présence des équipements publics (gares, université et archives nationales) à Saint-Denis Université ; du château au pôle intermodal de Choisy-le-Roi, ou plus récemment le déplacement même de la gare du centre-bourg à la nouvelle « urbanité » de Roissy-en-Brie.
. à l'histoire régionale[2], par l'influence des réseaux de transport régionaux sur le potentiel de densification d'un territoire, toujours d'actualité, avec l'exemple pertinent du territoire de la Seine Amont où rayonne plus de la moitié des sites choisis pour cette étude.

e . la « question de la mesure » par la comparaison entre densité observée et densité prescrite, traitée uniquement à l'échelle de fragment de ville mais qu'il faudrait élargir aux « nouveaux territoires urbains » déterminés justement par l'étude. La notion de « COS minimal » prôné par le CESR ouvre des perspectives à ce sujet.

f . le nécessaire équilibre de différentes natures de programme (commerces de proximité; centre commerciaux; logements; bureaux).

g . la notion de rythme de la densification et sa gestion, avec entre autre la gestion d'une densification envisagée sur le long terme.

h . l'échelle et la mixité des opérations à travers le rôle crucial d'un équilibre habitat/emploi, habitat/commerce de proximité/équipements.

[1] Cf cartographie « densité et desserte », et hiérarchisation des pôles par la mesure de l'accessibilité à l'emploi en 15mn et 30mn depuis la gare, travaux internes du groupe étude et stratégie des déplacements, pôle déplacement DIT/DREIF2007.
[2] Le rôle industriel puis social des gares de la ligne Paris-Orlèans et Paris Lyon Méditérranée exposé par Jean Bastié (La croissance urbaine de la banlieue parisienne, PUF1964), puis plus récemment soulignée par Michel Carmona (Territoire partagé, l'archipel métropolitain, Picard, 2002) et Annie Fourcault (Paris/banlieues, Créaphis 2007).

Le réchauffement climatique impose un nouveau regard sur les modes de vie et de vivre en ville. La densification urbaine est l'un des leviers de réduction des gaz à effet de serre. La présente étude propose une grille d'analyse et des indicateurs susceptibles d'enclencher une réflexion partagée et une dynamique de projets. Elle a été constituée à partir de l'analyse du potentiel de densification de 9 sites de l'agglomération dotés d'un pôle de transport en commun. Quatre clés d'entrée en ressortent:

- L'accessibilité du pôle à pied, en vélo, en bus, en 5 à 15mn permet d'identifier le périmètre de réflexion. Il est souvent supra-communal.
- Le rappel des mutations urbaines historiques donne corps au partage de la réflexion.
- La densité humaine - population plus emploi à l'hectare urbanisé - permet de se situer par rapport aux autres territoires et à leur évolution depuis 20 ans. Avec la qualité de desserte régionale en TC, la densité humaine esquisse les potentiels d'évolution.
- Le COS prescrit et le COS de fait pointent les limites réglementaires à l'œuvre, parfois à contre-densification, dans les 9 sites analysés.

Deux orientations majeures se détachent

- L'objectif de mixité urbaine - «vivre et travailler au même endroit» - qui permet aussi d'aller vers plus d'équipements publics, de transport en commun et de commerces;
- L'incontournable redimensionnement des espaces publics ouverts: la densification demande des espaces de respiration et de circulation repensés à la bonne échelle, le plus souvent supra-communale.

Dans le jeu d'acteurs habituel de l'urbanisme, de l'aménagement, de la construction, le transporteur (SNCF, RATP) est susceptible de s'intéresser et d'être intéressé à l'aménagement; les EPF ont vocation à anticiper sur la hausse des prix fonciers, peuvent préempter et travailler en amont de l'aménagement de manière à créer de l'offre foncière.

Une vision exhaustive des enjeux financiers - financement de l'investissement de l'aménagement - mais aussi des recettes fiscales dessine le possible et les participations susceptibles d'être appelées, aux différents échelons de l'État et des collectivités territoriales

La grille ci-après établie par l'équipe d'étude suggère ainsi les facteurs incitatifs ou défavorables à la densification.

Contribution de Jean-Michel Vincent lors du comité de pilotage du 31 mai 2007

Ce travail d'étude développe un ensemble d'outils étayé et complété par des acteurs de l'aménagement (directeurs généraux de ville, directeur d'EPA et EPF, de SEM) : depuis la nature des programmes et des aménités de cette qualité urbaine ; la définition de procédures (politique foncière, les PLU, le PDUIdF, les ZAC) ; les registres d'intervention (incitatif, volontariste) ; la nature des services impliqués (SEM ; syndicat intercommunaux ; service aménagement, urbanisme, logement ou économie des villes) ; jusqu'à l'importance des temporalités de production et de la gestion associée et la référence au bilan même des opérations (qualité, temporalité, gestion).
Initié ici sur neuf sites choisis, ce travail d'étude enrichi l'interprétation nécessaire des références de formes urbaines franciliennes, démarche essentielle comme le montre en particulier la contribution au projet de SDRIF du Conseil Régional de l'Ordre des Architectes d'Île-de-France.
Nous espérons que ce travail va faire naître des motivations et des volontés de densification favorable à la création de paysages et ambiances urbaines agréables à vivre pour ceux qui habitent et travaillent dans les "nouveaux territoires urbains" révélés par cette étude.

juin 2007

Direction de la Division de l'Urbanisme et du Schéma Directeur
DIRECTION RÉGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT D'ÎLE-DE-FRANCE

PRÉAMBULE

Cette étude s'inscrit tout d'abord dans la continuité d'études antérieures consacrées au même sujet et dans l'actualité des réflexions qui portent sur la question de la densité dans le cadre de la révision du SDRIF et qui prennent en compte aussi bien le besoin en logement, la préservation des espaces naturels, le développement soutenable, la mixité entre habitat et emploi …. L'étude poursuit un but pédagogique d'éclairage des enjeux de la densification.

Elle a pour objectif de préciser les modes de corrélation entre efficacité de desserte en transports en commun et le niveau de densité souhaitable, auquel on a souhaité ajouter l'exigence de qualité urbaine indissociable de la densité.

La présente synthèse expose les principales conclusions de l'étude. Elle s'appuie sur l'ensemble de ses résultats et sur des entretiens complémentaires menés auprès de professionnels confrontés à l'enjeu de la densification.

Pour plus de détails, il est nécessaire de se reporter au document complet présentant notamment la méthodologie employée et les monographies des neuf sites étudiés.

SOMMAIRE

PRÉAMBULE

I - LES OBJECTIFS DE L'ETUDE……15
Apprécier les potentiels de densification

I-1. OBJECTIFS GÉNÉRAUX……16
Une contribution à la mise en œuvre
des orientations du SDRIF

I-2. 9 SITES D'ÉTUDES……17
Une attention forte aux enjeux de la petite couronne

I-3. LES 2 ÉTAPES DE LA DÉMARCHE D'ÉTUDE……19

II – UNE METHODE QUALITATIVE,
SPATIALE ET QUANTITATIVE……22
Situer les enjeux de densification

II-1. LES INDICATEURS LES PLUS PERTINENTS…23-29

**II-2. UNE GRILLE D'APPRÉCIATION
DES POTENTIELS DE DENSIFICATION……30**

III – LES PRINCIPALES CONCLUSIONS DE L'ETUDE……32
*La densification, un processus qui associe étroitement
projet de site et projet de territoire.*

III-1. UNE DENSIFICATION "SITUÉE" qui ne se limite pas
à des Mesures théoriques ni à des objectifs quantitatifs……33-37
a- Les alertes du diagnostic
b- Des ambitions de densification à calibrer en fonction
des spécificités des sites
c- Des facteurs non spatiaux propices à la densification

**III-2. LES DEUX ÉCHELLES DE VALORISATION
DES POTENTIELS DE DENSIFICATION D'UN PÔLE TC……38-40**
a- La "logique de territoire" : une mise en réseau des lieux
et des actions d'aménagement
b- La "logique de site" : de la densité physique à l'intensité
d'un lieu riche

**III-3. LES FACTEURS PLUS OU MOINS FAVORABLES
À UN PROCESSUS DE DENSIFICATION……41-43**
a- Les facteurs de localisation et de contexte
b- Les facteurs propres au site même de la gare
c- Les déficits de potentiels et les obstacles à la densification

**III-4. QUEL INTÉRÊT UNE COLLECTIVITÉ A-T-ELLE À DENSIFIER
À PARTIR D'UN PÔLE OU D'UN AXE TC ?……44-45**
Les atouts d'une densification située

**III-5.QUELLES SONT LES STRATÉGIES
DE DENSIFICATION POSSIBLES ?……46**

ANNEXE - UNE GRILLE D'APPRÉCIATION DES POTENTIELS
DE DENSIFICATION POUR UN SITE DONNÉ :
LES FACTEURS INCITATIFS OU DÉFAVORABLES……47-51

I - LES OBJECTIFS DE L'ÉTUDE

apprécier les potentiels de densification

I-1. OBJECTIFS GÉNÉRAUX

I-2. 9 SITES D'ÉTUDE

I-3. PRINCIPALES ÉTAPES DE LA DÉMARCHE D'ÉTUDE

I-1. OBJECTIFS GÉNÉRAUX

une contribution à la mise en œuvre des orientations du SDRIF

Cette étude s'appuie sur l'observation du potentiel de densification autour de 9 pôles et axes de transports en commun de la région parisienne. Il s'agissait pour chacun de ces sites de :

• Dégager tout d'abord des **indicateurs d'appréciation pertinents** de ces potentialités au regard des caractéristiques des sites (notion de densité située) ;

• **Qualifier le statut du site de la gare**, véritable "quartier urbain", ou simple interface fonctionnelle ;

• Pointer **les obstacles à la densification** et en souligner aussi les conditions favorables ;

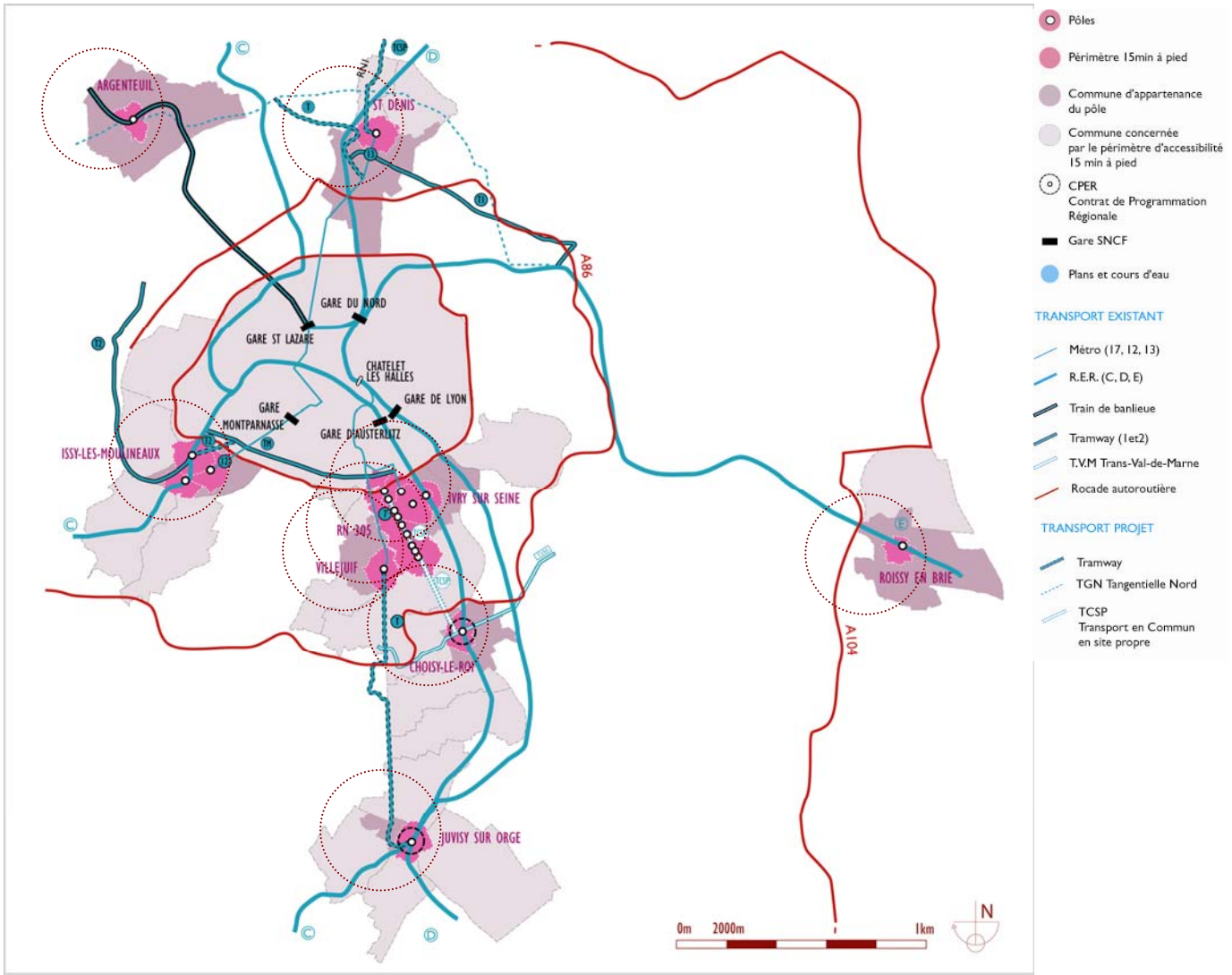
• **Qualifier la densification possible,** à la fois par la nature des fonctions possibles sur ce territoires, mais aussi par le volume (la densification est-elle physiquement possible et où ? La densification quantitative est-elle l'enjeu majeur ?) ;

• Mettre ainsi en perspective **les enjeux de ces pôles** dans le contexte des évolutions locales et régionales ;

• Alimenter la réflexion méthodologique et **l'argumentaire en faveur d'une densification** qui tienne compte des contextes locaux et des mises en réseau des pôles urbains.

I-2. 9 SITES D'ÉTUDE

une attention forte aux enjeux de la petite couronne



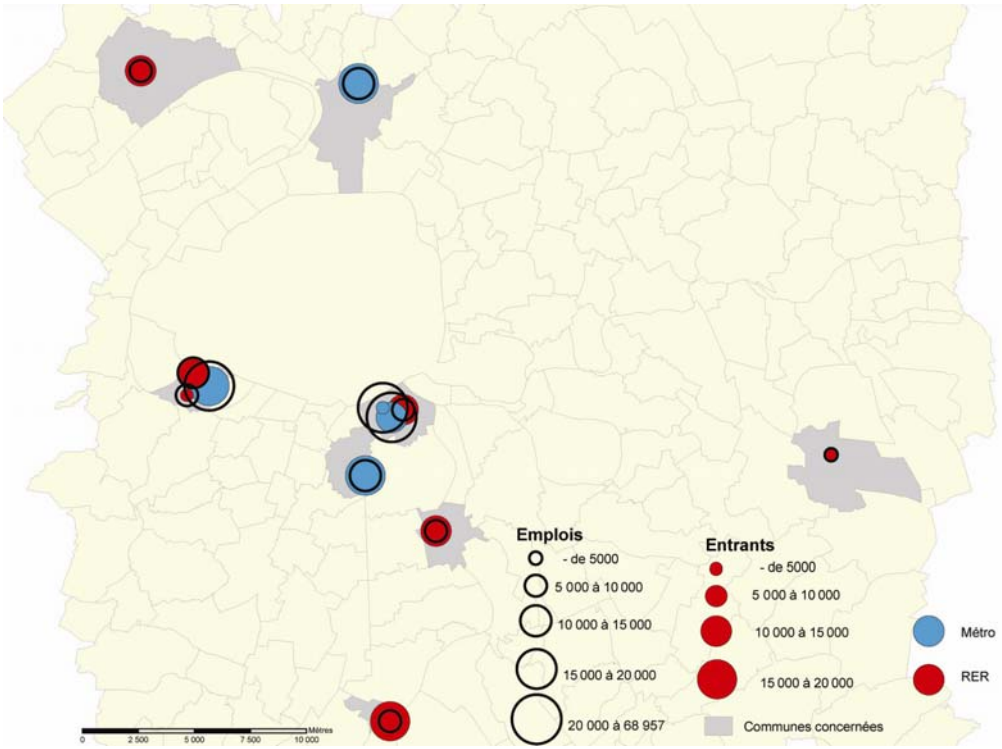
Les périmètres et communes autour des 9 pôles de Métro et de RER

Le choix des pôles par la DREIF révèle des situations très diverses à l'échelle francilienne mais une forte attention portée à la petite couronne: limite de Paris pour Issy-les-Moulineaux et Ivry-sur-Seine, 1ère couronne ou limite des 1ère et 2ème couronnes pour Villejuif-Louis Aragon, Saint Denis-Université, la RN305, Argenteuil-Val d'argent et Choisy-le-roi. Seules les gares de Juvisy-sur-Orge et de Roissy-en-Brie sont situés en 3ème couronne.

Certains sont parties prenantes de secteurs de développement : Saint Denis-Université dans le cadre de la Plaine de France ; Ivry sur Seine, Choisy le roi et la RN305 dans le cadre de la constitution de l'OIN Orly, Rungis et Seine-Amont.

I-2. 9 SITES D'ÉTUDE

une attention forte aux enjeux de la petite couronne



On note **une très nette différence de fréquentation entre les pôles liés à des stations du réseau métropolitain et celles du réseau RER** à l'exception de la gare de Juvisy-sur-Orge qui bénéficie de la présence de deux lignes RER (C et D), et, dans une moindre mesure, de la gare de Choisy-le-roi qui participe d'un important pôle intermodal qui regroupe également de nombreuses lignes de bus.

ENTRANTS	de 0 à 5000	de 5000 à 10000	de 10000 à 15000	de 15000 à 20000
1. Issy-les-Moulineaux				
Issy-Mairie d'Issy				x
Issy-RER Val-de-Seine		x		
Issy-RER-Issy-Ville	x			
2. Ivry-sur-Seine				
Mairie d'Ivry-Métro			x	
Ivry-RER		x		
4. Villejuif - Louis Aragon				x
5. Saint-Denis Université				x
6. Choisy-le-Roi				x
7. Val d'Argenteuil		x		
8. Juvisy-sur-Orge				x
9. Roissy-en-Brie	x			

Note : *l'axe de transports en commun RN 305 n'est pas représenté dans ce tableau car sa fréquentation n'est pas comparable à celle d'une gare*.

I-3. LES DEUX ÉTAPES DE LA DÉMARCHE D'ÉTUDE

PHASE 1

Situer la densité autour des pôles avec le principe de déterminer les périmètres d'étude à partir d'une approche en distance-temps.

Caractériser les pôles en retenant les indicateurs suivants : situation métropolitaine et intercommunale, position hiérarchique des gares/stations TC, émergence historique en tant que pôle et enfin insertion urbaine et fonctionnelle de l'infrastructure de déplacement.

Observer les formes de densité à partir d'une analyse des qualités morphologiques des secteurs concernés et de leur comparaison avec celles des communes dont ils font partie ;

Mesurer la densité sur la base d'indicateurs quantitatifs de densité : densité de population, densité d'emplois, densité humaine, densité nette de population, densité nette d'emplois, densité humaine nette, taux d'actifs, taux d'emploi,…

Evaluer la mixité, l'attractivité et le rayonnement du périmètre à partir des notions de mixité, d'accessibilité, et de l'évolution du marché de l'immobilier.

Repérer les dynamiques de densification à l'œuvre à partir d'une analyse du contexte institutionnel et de planification territoriale et des projets en cours ou à l'étude.

Appréhender les facteurs incitatifs et défavorables à la densification urbaine: Interprétation et synthèse des éléments présentés ci-avant, qui ont servi de base à l'élaboration et de critères qualitatifs et quantitatifs d'évaluation des potentialités de densification qu'ils présentent.

PHASE 2

Comparer les pôles de manière à faire émerger les principaux facteurs incitatifs et défavorables à la densification.

Apprécier les potentialités de densification autour de ces pôles à partir de trois familles de critères: Configuration et qualité urbaine, Intensité et attractivité urbaine, Dynamique des acteurs et des projets;

Mettre en évidence les intérêts de la densification, les processus possibles, et les différentes échelles pertinentes de sa mise en œuvre.

II - UNE METHODE QUALITATIVE SPATIALE ET QUANTITATIVE

Situer les enjeux de la densification

II-1. LES INDICATEURS LES PLUS PERTINENTS

II-2. UNE GRILLE D'APPRÉCIATION DES POTENTIELS DE DENSIFICATION

Situer les enjeux de densification

L'approche de la densité adoptée dans cette étude répond à l'objectif d'enrichir les approches quantifiées pour s'intéresser au site et au fonctionnement urbain, à la mixité des fonctions et des usages, à la qualité de l'espace urbain. Elle cherche à situer la question de la densité dans une réalité territoriale physique et sociale et à l'associer à celle d'attractivité qui en garantie la recevabilité.

Situer la densité signifie prendre en considération :

- le territoire élargi et ses logiques historiques, de développement, institutionnelles, de projet et sociales ;
- le site urbain d'inscription de la gare.

Associer densité et attractivité signifie prendre en compte des facteurs:

- performance du pôle ou de l'axe de transport en commun
- de mixité des fonctions,
- d'animation urbaine,
- d'image, d'attrait et de réputation.

II-1. LES INDICATEURS LES PLUS PERTINENTS

Parmi les différents indicateurs testés dans le cadre de cette étude, certains se sont révélés plus pertinents et plus percutants que d'autres dans l'analyse des différences de situations et de potentialités entre les pôles de gare. Ce sont:

- Les périmètres d'accessibilité

- Les indicateurs de situation, d'histoire et d'insertion urbaine et fonctionnelle

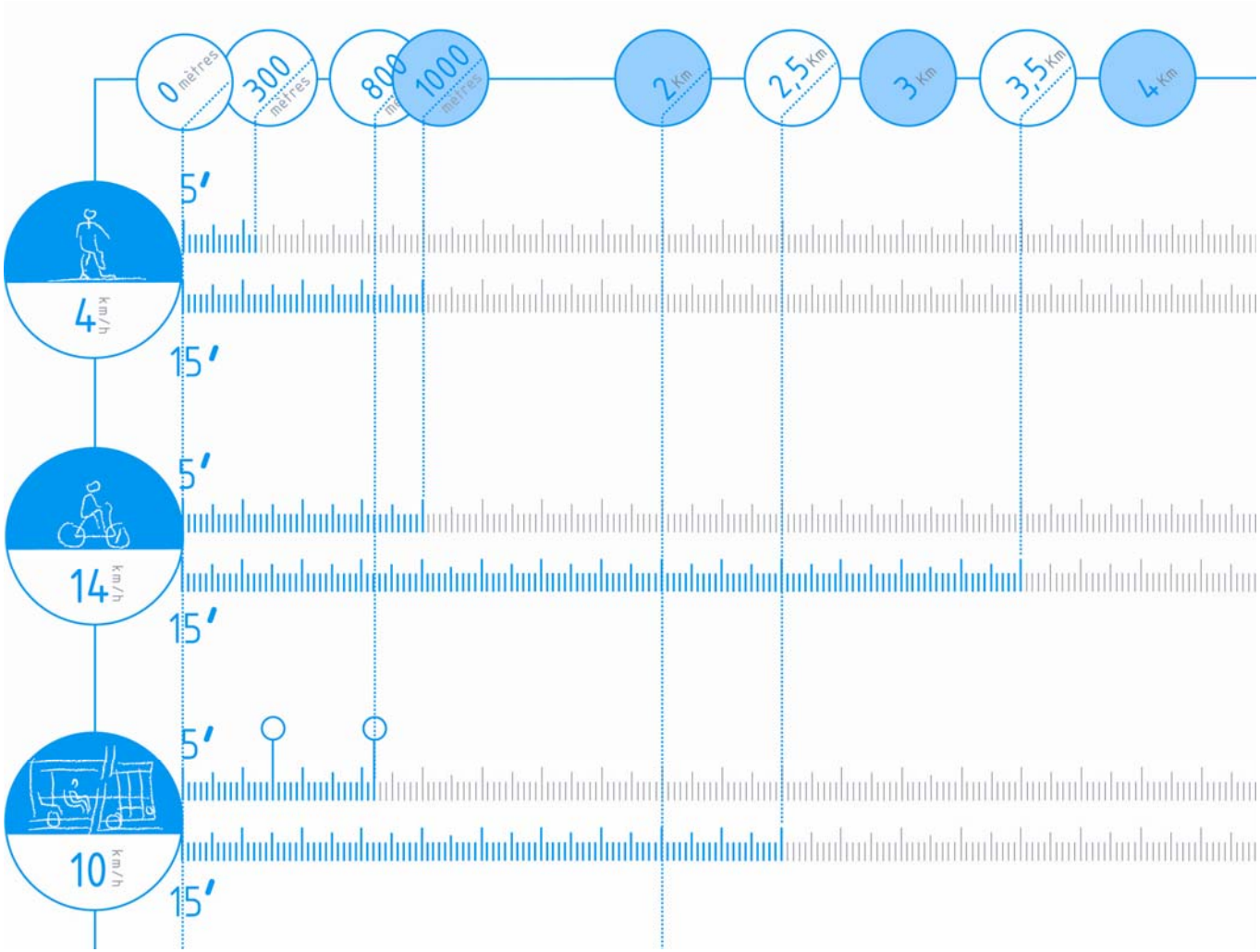
- La mesure de la densité nette et brute

- Les indicateurs de mixité et d'attraction

- La comparaison entre densité prescrite et densité observée (COS et CES)

- Les indicateurs de dynamique institutionnelle locale

II-1. LES INDICATEURS LES PLUS PERTINENTS



Les périmètres d'accessibilité :

une approche en distance-temps

Les aires sur lesquelles ont porté les différentes mesures et observations ont été déterminées à partir d'une approche en distance-temps qui est basée sur:

2 échelles de temps

-5 minutes (contiguïté avec le pôle),

-15 minutes (proximité du pôle).

3 modes de déplacement alternatifs à l'automobile

-Marche à pied,

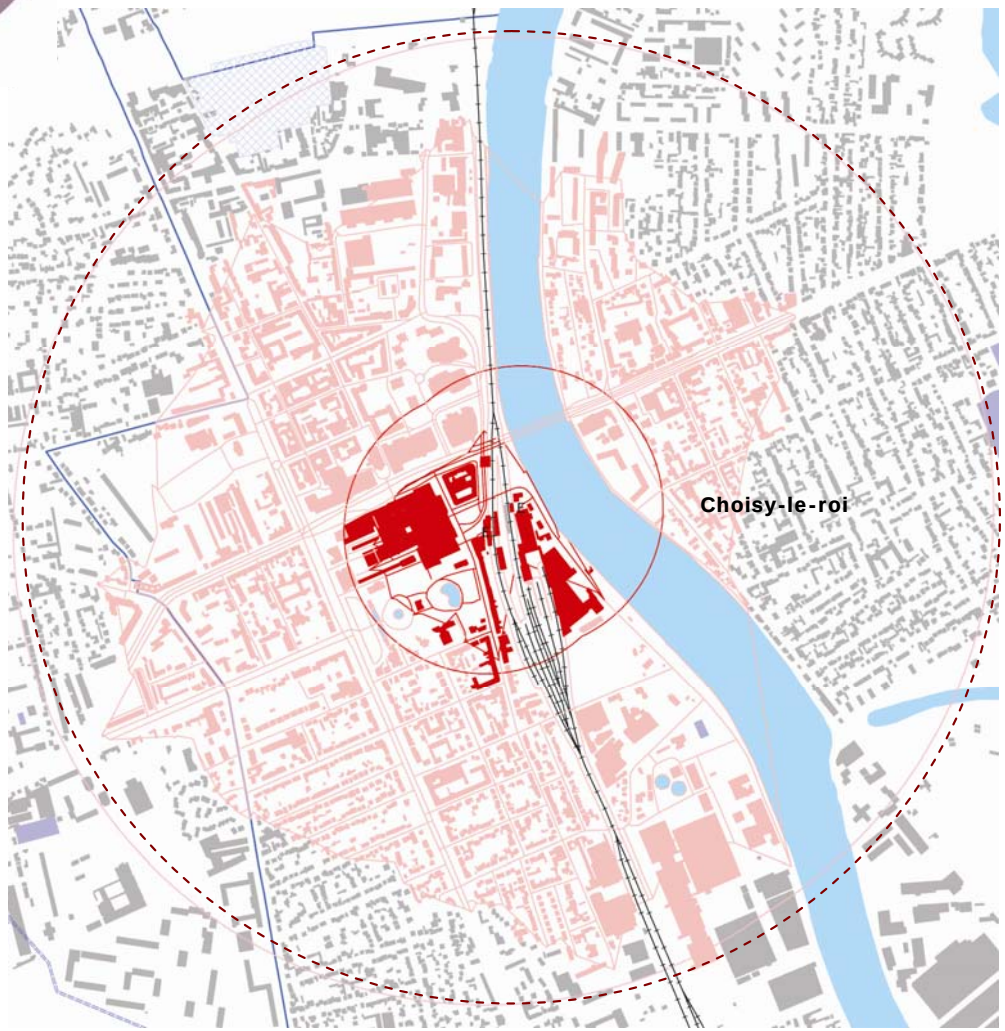
-Vélo,

-Bus

qui situe concrètement les objectifs de densification dans une réalité morphologique et urbaine et qui a permis de déterminer 3 périmètres d'analyse détaillés à la suite: périmètre de proximité, périmètre de référence, périmètre étendu ou d'attraction.

II-1. LES INDICATEURS LES PLUS PERTINENTS

Une cartographie des parcours vécus à pied en 5min. (300m) et à pied en 15 minutes et à vélo en 5min. (1000m)



Périmètre "de proximité", à partir d'un parcours de 5mn à pied, soit une distance parcourue de 300m ; elle permet de repérer la perception de "**sortie de gare**" **et** "**d'entrée de ville**"**,** les fonctionnalités de la gare en rapport avec l'infrastructure dont elle dépend;

Périmètre "de référence", à partir d'un parcours de 15mn à pied ou 5mn en vélo, soit 1km de distance parcourue, qui circonscrit le secteur ou "quartier"de la gare et sur lequel ont porté la plus grande partie des analyses (à comparer au périmètre « théorique » issu du rayon de 1km habituellement utilisé);

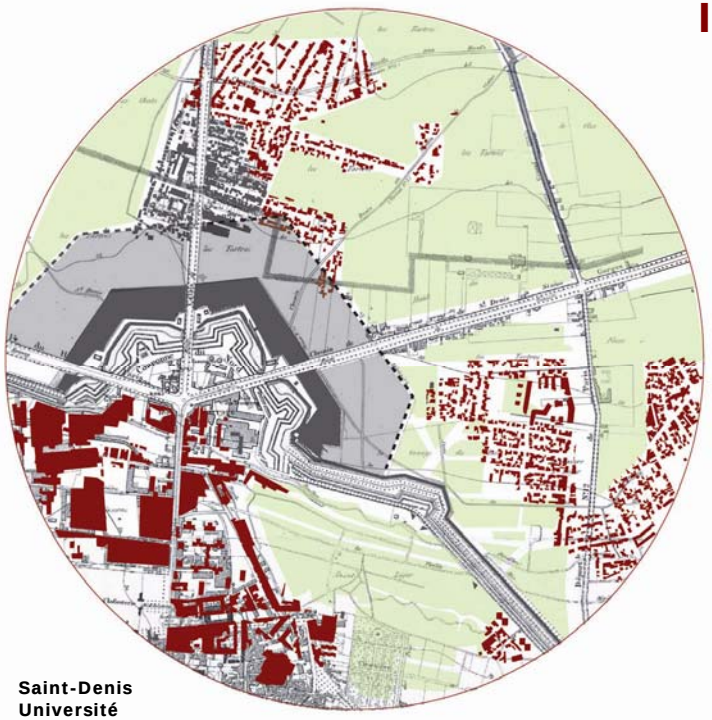
Périmètre "étendu", à partir d'un parcours de 15mn en Bus, soit 2,5km : c'est **l'aire d'attraction du pôle** gare à l'échelle intercommunale ; l'objectif de densification peut être ainsi abordé non plus simplement dans une logique aréolaire (le périmètre autour du pôle) mais également réticulaire (les dynamiques en relation avec le pôle).

II-1. LES INDICATEURS LES PLUS PERTINENTS

Les indicateurs de situation, d'histoire et d'insertion urbaine et fonctionnelle

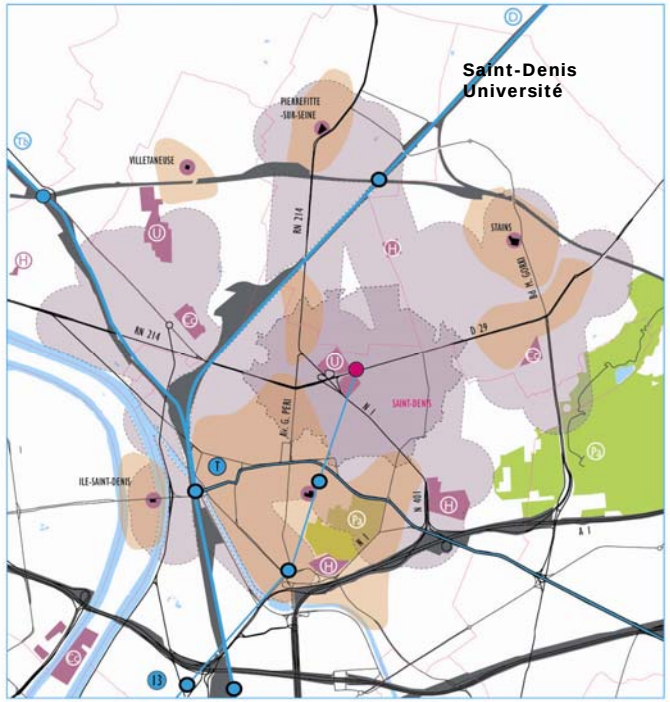
Les enjeux et les orientations de densification autour des pôles et axes TC dépendent de leurs **relations avec les autres polarités accessibles en Bus** : centre ancien, pôles commerciaux,…

L'observation des **mutations historiques liées à l'implantation de la gare** ou station permet de préciser les caractéristiques morphologiques et les données statistiques actuelles et de les mettre en relation avec les « événements » propres à chacun des sites.



La pérennité des emprises d'État depuis le fortin contrôlant l'accès à la route de Beauvais jusqu'aux grands équipements et infrastructures de transport.

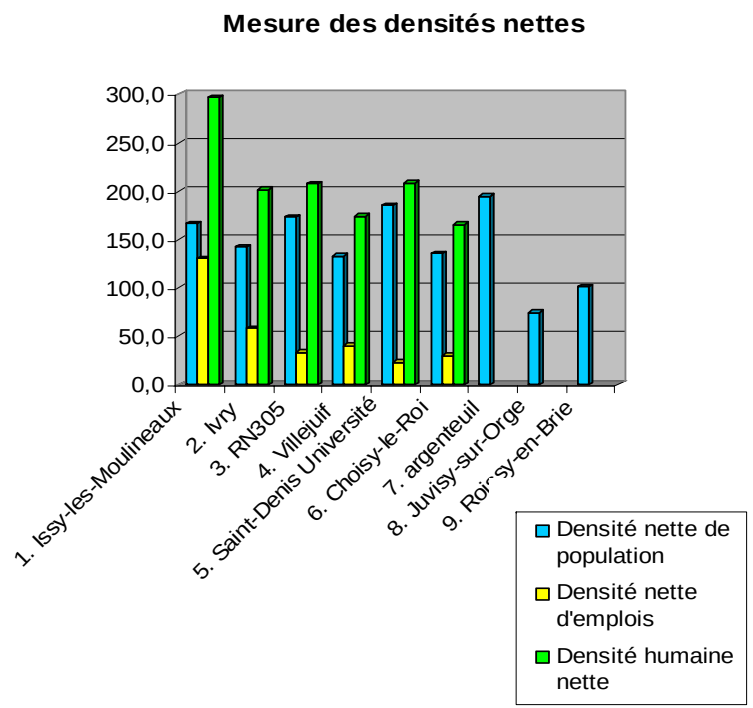
Le périmètre étendu (15min. En bus) révèle les relations fortes avec les autres centralités, en particulier le centre ville de Stains



Les gares/stations et les voies qui les desservent constituent des **ouvrages complexes qui ont un impact fort sur leur environnement urbain**, et notamment l'espace public qui leur est associé, suivant leur implantation sur le terrain (à niveau, en pont ou en tranchée) et suivant la conception qui a présidé à leur réalisation.

Certains sites sont par ailleurs assujettis à des **contraintes spécifiques**: servitudes, plans de protections des risques, plan d'exposition au bruit…

II-1. LES INDICATEURS LES PLUS PERTINENTS



3 groupes de densité humaine nette :

- Issy les Moulineaux,

- Saint-Denis-Université, RN305, Ivry-sur-Seine

- Choisy-le-roi , Villejuif

Note: les densités d'emploi ne sont pas disponibles pour Argenteuil, Juvisy-sur-Orge et Roissy-en-Brie

La mesure de la densité nette et brute

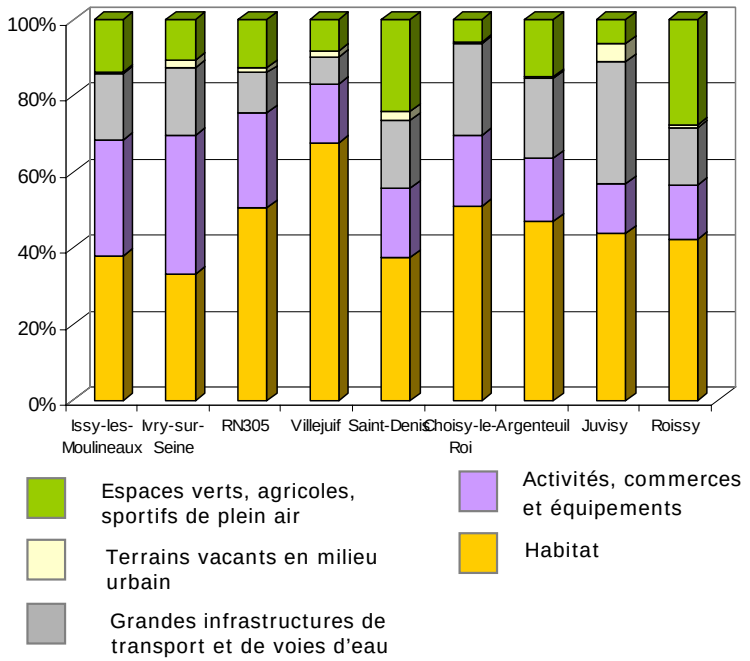
La mesure quantitative de la densité sur le périmètre de référence se décline à travers la mesure de **6 indicateurs de densités** :

- **Densité "brute" de population** = Nombre d'habitants / hectare
- **Densité "brute" d'emplois** = Nombre d'emplois / hectare
- **Densité humaine "brute** = Nombre d'habitants + Nombre d'emplois / hectare
- **Densité nette de population** = Nombre d'habitants / hectares urbanisés
- **Densité nette d'emplois** = Nombre d'habitants / hectares urbanisés
- **Densité humaine nette** = Densité nette d'habitants + densité nette d'emplois

Note: *le calcul des surfaces urbanisées se base sur le Mode d'Occupation des Sols (MOS) établi par l'IAURIF.*

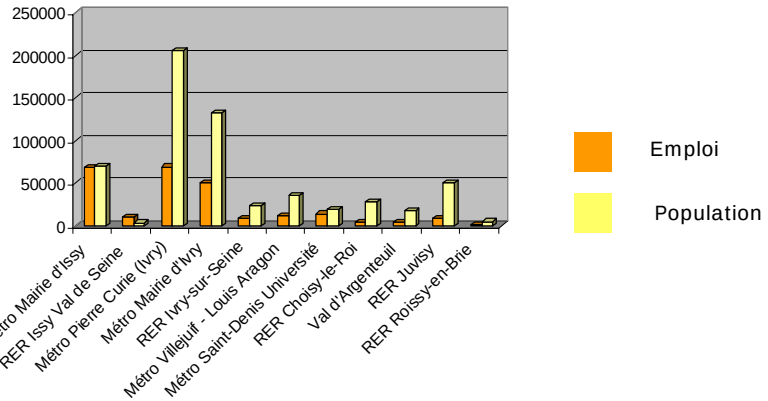
II-1. LES INDICATEURS LES PLUS PERTINENTS

Occupation des sols



Une mixité qui se différencie en fonction du rapport activités-habitat et de l'emprise des grandes infrastructures de transport et des voies d'eau

Emplois et population à 15 minutes de la gare



Les indicateurs de mixité, d'attraction

L'attractivité du pôle gare est caractérisée en particulier par le nombre d'entrants (comptages RATP 2000 pour les gares RATP et comptages SNCF 2004 pour les gares SNCF) et par le nombre d'emplois et de population accessibles à partir de cette gare.

La mixité entre population et emplois est évaluée ainsi :

- Nombre d'emploi offerts localement / nombre habitants

- taux d'emploi 1999 (nombre d'emplois offerts / population active résidente)

- Mixité de l'occupation des sols étudiée à partir du MOS.

La présence d'établissements commerciaux et de restauration est également prise en compte.

De même pour la qualité, l'image et les capacités résiduelles des équipements présents.

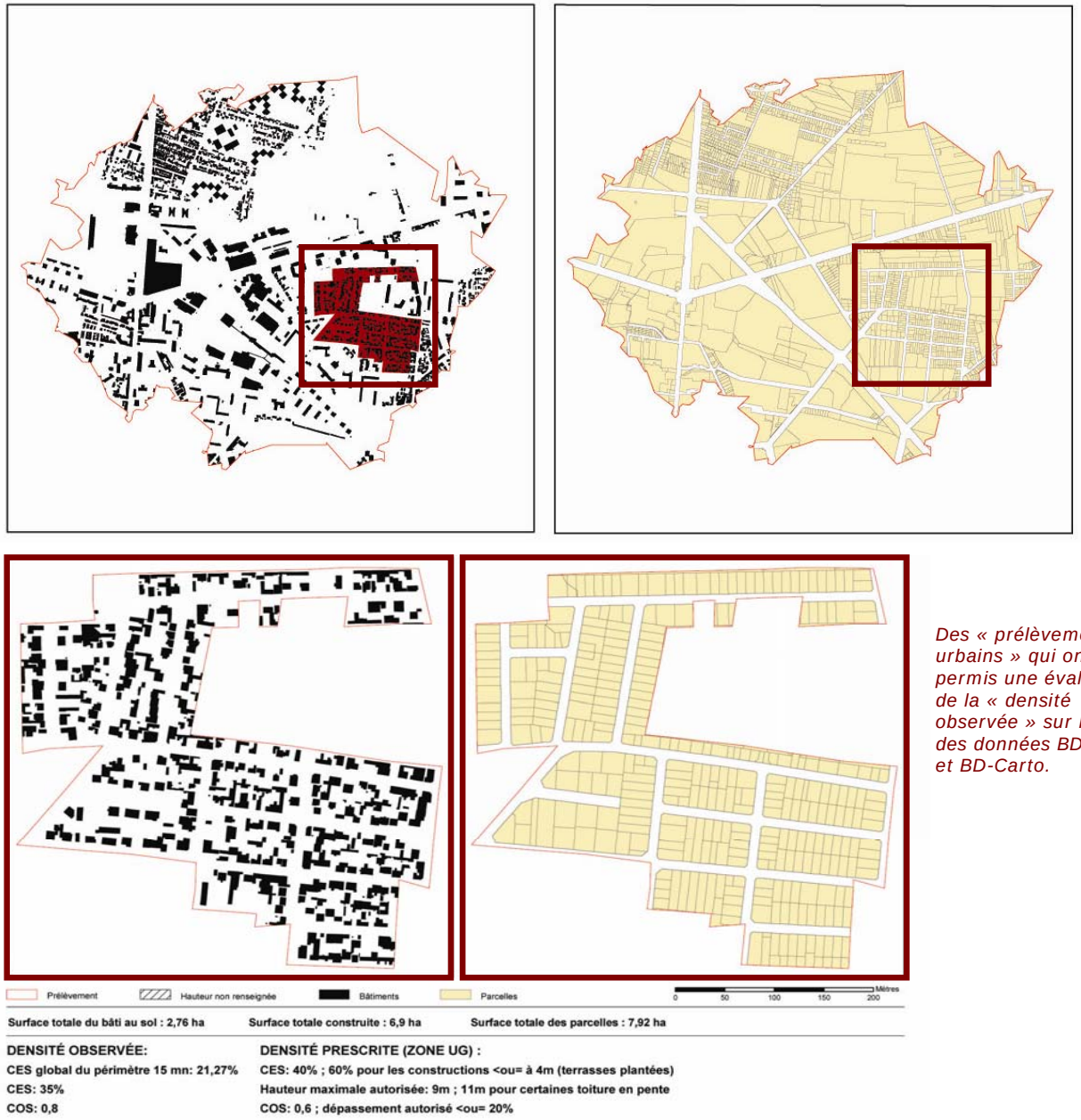
Concernant le dynamisme des marchés immobiliers : le niveau des prix et l'évolution annuelle des prix au m2 pour les logements collectifs et individuels et les terrains nus (fichiers BIEN) ont été étudiés.

Les navettes domicile-travail ont été caractérisées : comparaison de la part des utilisateurs de la voiture seule pour les navettes domicile-travail et des utilisateurs des seuls transports en commun.

De grandes distorsions entre les sites de proche couronne desservis

par le Métro et les autres sites, avec une exception pour Juvisy-sur-Orge

II-1. LES INDICATEURS LES PLUS PERTINENTS


Prélèvement
Hauteur non renseignée
Bâtiments
Parcelles
Mètres
0 50 100 150 200
Surface totale du bâti au sol : 2,76 ha
Surface totale construite : 6,9 ha
Surface totale des parcelles : 7,92 ha
DENSITÉ OBSERVÉE:
CES global du périmètre 15 mn: 21,27%
CES: 35%
COS: 0,8
DENSITÉ PRESCRITE (ZONE UG) :
CES: 40% ; 60% pour les constructions <ou= à 4m (terrasses plantées)
Hauteur maximale autorisée: 9m ; 11m pour certaines toiture en pente
COS: 0,6 ; dépassement autorisé <ou= 20%

Des « prélèvements urbains » qui ont permis une évaluation de la « densité observée » sur la base des données BD-Topo et BD-Carto.

La comparaison entre densité prescrite et densité observée (COS et CES)

Elle renseigne sur l'idée de ville inscrite dans le règlement : à quel niveau de densité se situe la ville "projetée" par rapport à la ville "héritée" ? Est-elle plus ou moins dense qu'elle ?

Les indicateurs de dynamique institutionnelle locale

Contexte institutionnel et de planification territoriale : présence d'une structure de développement intercommunale, documents et outils de planification, programmation financière.

Analyse des projets en cours : repérage des projets (ZAC, projets de transport,…) sur le périmètre de référence et dans son environnement, qui sont susceptibles de faire évoluer le site ou d'influer sur son développement futur.

II-2. UNE GRILLE D'APPRÉCIATION DES POTENTIELS DE DENSIFICATION

Lors de leur application à l'analyse des 9 sites retenus, les indicateurs ont été reformulés sous forme de questions permettant de faire ressortir pour chaque site les facteurs plus ou moins propices à la mise en œuvre d'un processus de densification, ainsi qu'un bilan d'ensemble soulignant **ses atouts et ses contraintes.**

Cette grille des facteurs incitatifs ou défavorables forme l'un des acquis méthodologiques de l'étude. Elle figure en annexe avec son mode d'emploi.

III - LES PRINCIPALES CONCLUSIONS DE L'ÉTUDE

La densification, un processus qui associe étroitement logique de site et logique de territoire

III-1. UNE DENSIFICATION " SITUÉE "
qui ne se limite pas à des mesures théoriques
ni à des objectifs quantitatifs

III-2. LES DEUX ÉCHELLES DE VALORISATION
DES POTENTIELS DE DENSIFICATION D'UN PÔLE TC

III-3. LES FACTEURS PLUS OU MOINS FAVORABLES
À UN PROCESSUS DE DENSIFICATION

III-4. QUEL INTERET UNE COLLECTIVITE A-T-ELLE A DENSIFIER ?

III-5. QUELLES SONT LES STRATEGIES DE DENSIFICATION POSSIBLES ?

La densification, un processus qui associe étroitement logique de site et logique de territoire

Le rôle des transporteurs

Entretiens avec Anne Bain (Direction de l'ingénierie Foncière et immobilière (AFTRP) et Louis Moutard (AREP)

Les comités de pôle n'ont pas toujours permis l'émergence d'un processus de densification autour des gares car les exploitants des transports en commun privilégient les objectifs d'accessibilité intermodale au pôle et de fonctionnalité de leurs installations plutôt que la valorisation de leurs emprises.

Or le transporteur devrait être un acteur de la ville. Il est partie prenante au développement des quartiers qu'il dessert, de la même façon que la ville est intéressée à l'amélioration de l'accessibilité à son territoire.

Le transporteur doit devenir acteur et financeur du pôle d'échange et il devrait davantage être associé à la rente foncière générée par une opération d'aménagement autour d'un pôle de transport.

Ce travail mené à partir de 9 sites d'étude ne peut certes prétendre à l'exhaustivité, ni à la représentativité, mais l'étude a permis de mettre en évidence les échelles à laquelle les enjeux devaient être appréhendés et l'importance relative d'un certain nombre de facteurs plus ou moins favorables à la densification.

Ainsi, la densification possible autour d'un pôle ou d'un axe TC ne concerne pas en réalité que son site, car sa mise en valeur diffuse une dynamique d'attractivité sur l'ensemble d'un territoire communal ou intercommunal (les axes desservant la gare, les espaces publics de liaison avec les autres quartiers,…).

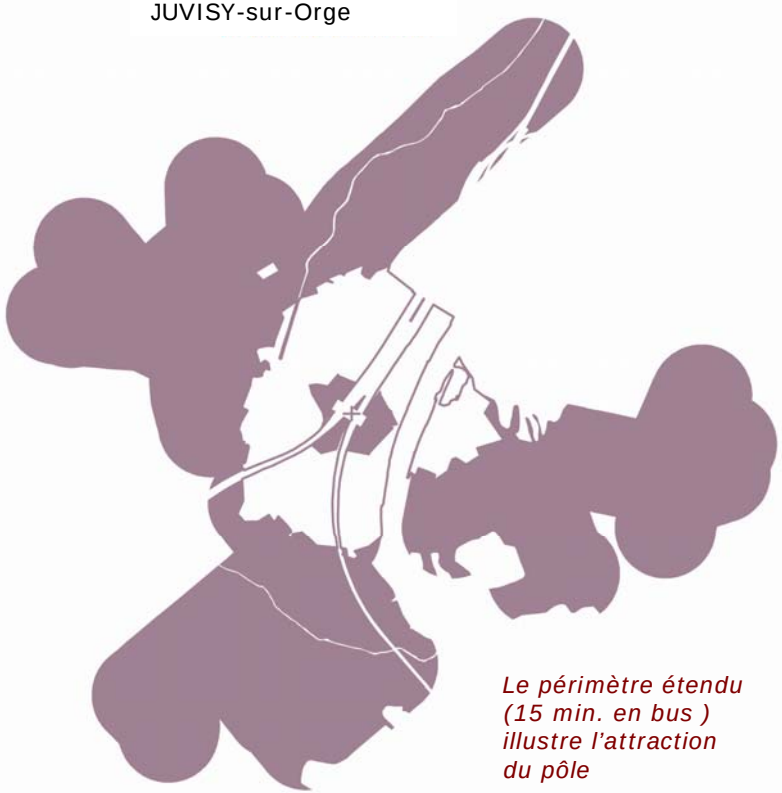
Définir un projet à partir d'un pôle ou d'un axe TC, c'est en réalité définir un projet qui touche l'ensemble d'un territoire communal ou intercommunal, que ce soit par la programmation (combien de logements, ou de m² d'activités, de commerces, d'équipements ?) ou par l'aménagement de l'espace (nouvelles voies, ou nouveaux îlots, fonctionnement de la desserte routière, embellissement des espaces publics).

En résumé, **la mise en valeur d'un site de gare contribue à la valorisation et à l'attractivité de tout un territoire et le projet « gare » a une valeur d'amplification sur son aménagement**.

III-1.UNE DENSIFICATION "SITUÉE" qui ne se limite pas à des mesures théoriques ni à des objectifs quantitatifs

La comparaison des périmètres « de référence » théorique et observée (15min. à pied et 5min. en vélo) permet d'évaluer la diffusion réelle de l'accessibilité

JUVISY-sur-Orge



Le périmètre étendu (15 min. en bus) illustre l'attraction du pôle

La notion de densification "située" conjugue des objectifs de qualité urbaine et paysagère, d'attractivité régionale et de dynamique des acteurs locaux et des projets.

Au-delà des sites enquêtés, l'étude permet de dégager des conclusions à portée plus générale, mais aussi à alerter sur des paradoxes, des contradictions, des situations de décalage entre discours et réalité.

a) Les alertes du diagnostic

- **La diffusion de l'accessibilité à partir du pôle TC**, c'est-à-dire son impact sur le secteur urbain où il s'inscrit, **est généralement très en deçà des périmètres d'accessibilité théorique habituellement pris en compte**: il existe donc une forte potentialité de densification autour des pôles si une politique de renforcement des liaisons entre la gare et son site est mise en place.

III-1.UNE DENSIFICATION "SITUÉE" qui ne se limite pas à des mesures théoriques ni à des objectifs quantitatifs

M. Soriano, (Directeur Général Adjoint des Services de Pantin).

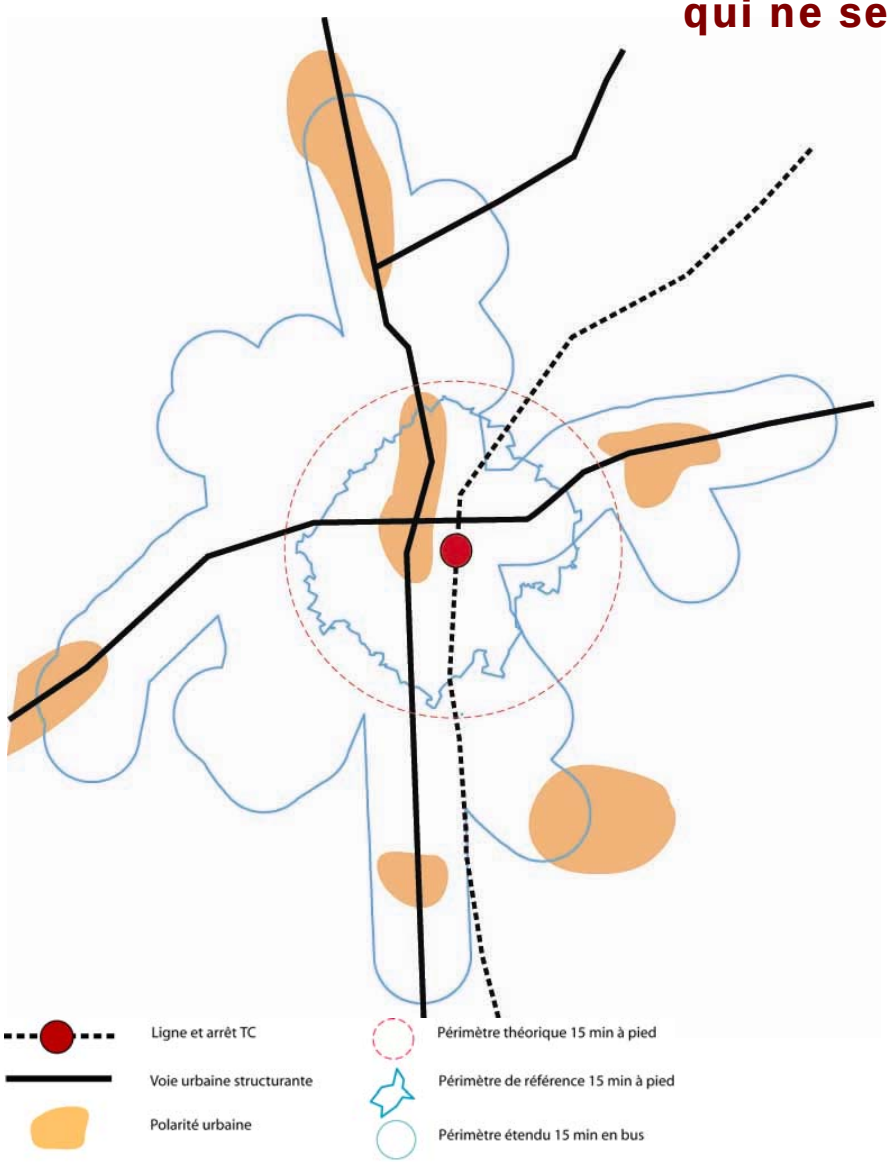
A Pantin, le nouveau PLU approuvé en 2006 s'affiche comme un PLU morphologique et non restrictif. Il ne propose pas de COS mais des règles assez souples de relation du bâti à l'espace public et non construit. Ce faisant, il suscite le projet urbain.

Un tel PLU s'accompagne nécessairement d'un examen appuyé des projets par la collectivité. L'affichage politique de la qualité urbaine recherchée est clair. Les projets passent par une phase importante de discussion, voire de coproduction au cours de laquelle, la commune, par la voix de son maire et de ses services, interviennent directement sur les projets.

A l'usage, il se révèle plus densificateur, avec une forme urbaine plus acceptable par rapport à la demande sociale.

- **La ville "projetée" serait le plus souvent moins dense que la ville "héritée"** : ainsi, dans la plupart des cas étudiés, si l'on reconstruisait les secteurs urbains analysés à partir du cadre réglementaire et de planification qui s'appliquent à leur mutation (notamment le COS et CES), cela conduirait à construire moins de surface bâtie tout en laissant moins d'espaces libres.

III-1.UNE DENSIFICATION "SITUÉE"
qui ne se limite pas à des mesures théoriques ni à des objectifs quantitatifs


Ligne et arrêt TC
Voie urbaine structurante
Polarité urbaine
Périmètre théorique 15 min à pied
Périmètre de référence 15 min à pied
Périmètre étendu 15 min en bus

Le pôle de transport en commun lourd (Métro ou RER) participe d'un réseau urbain dont il représente l'un des points accès

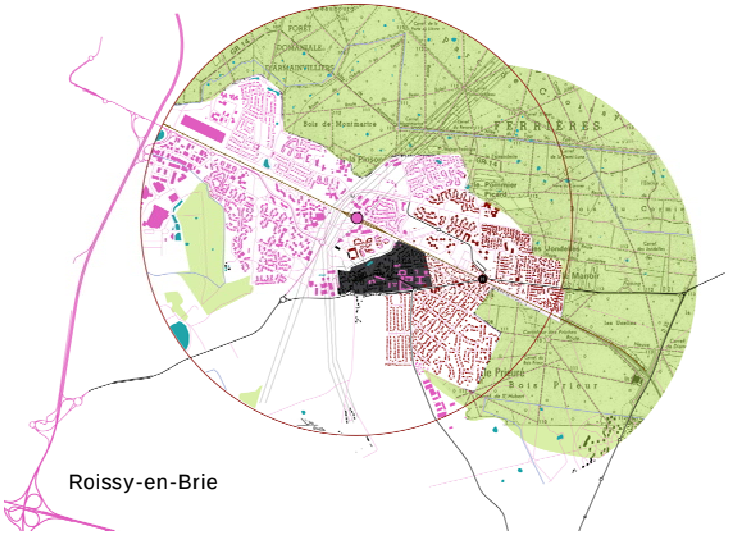
b) Des ambitions de densification à calibrer en fonction des spécificités des sites

Le « quartier de gare » est partie prenante d'une organisation urbaine polycentrique que configurent en grande partie les liaisons bus qui se connectent à la gare/station.

La conjonction d'un pôle TC et d'axe(s) urbain(s) structurant(s) (route nationale ou départementale) **favorise l'intensité urbaine**

Le site « autour du pôle » se présente ainsi comme **la combinaison d'une infrastructure** avec ses propres contraintes d'insertion et ses caractéristiques d'intermodalité, **de voies** qui diffusent l'accessibilité à partir du pôle et qui accueillent de multiples modes de déplacement et desservent **des fonctions urbaines, qui participent d'un « réseau urbain » dont la gare / station représente l'un des points d'accès.**

III-1.UNE DENSIFICATION "SITUÉE"
qui ne se limite pas à des mesures théoriques ni à des objectifs quantitatifs



- Station RER
- Ancienne halte
- Urbanisation lié à la halte 1901-1966
- Urbanisation historique
- Urbanisation lié au déplacement de la gare 1970
- Espaces verts
- Plans et cours d'eau

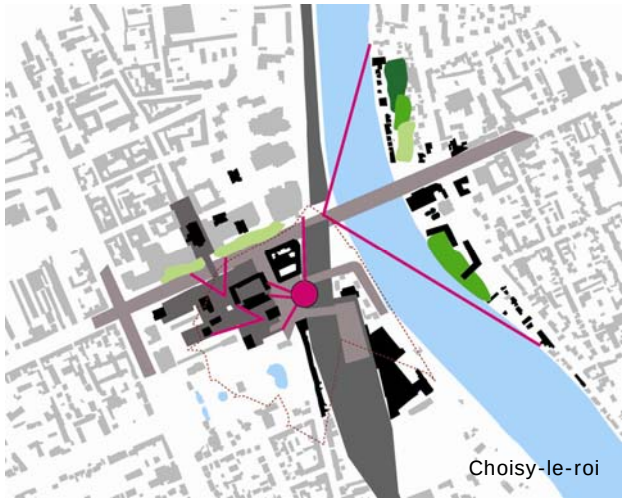
2 gares pour 2 époques d'urbanisation:
-lotissement du début du XX^{ème} siècle entre gare et bourg ancien
-puis déplacement de la gare à la faveur d'un grand projet dans les années 70

L'histoire de l'édification de la gare et du développement urbain de son site détermine les obstacles et les potentialités de renouvellement urbain autour des pôles :

La forte inertie du foncier des secteurs pavillonnaires hérités et conception « ségrégée » des grandes opérations d'habitat et des gares mise en œuvre dans les années 70 représentent des obstacles à la densification.

La présence de friches industrielles et/ou ferroviaires sont au contraire favorables à une telle politique

Le paysage naturel et celui de l'infrastructure (ferrée) sont généralement **associés à travers la géographie et l'identité des lieux** (vallée, coteau, rive de fleuve,...). Les fortes spécificités paysagères d'un site ouvrent à des potentialités de densification en relation avec elles.



Voie ferrée et gare insérées entre grande radiale parisienne (RN305) et rive de Seine au droit de son franchissement

III-1.UNE DENSIFICATION "SITUÉE" qui ne se limite pas à des mesures théoriques ni à des objectifs quantitatifs

c) Des facteurs non spatiaux propices à la densification

La mixité habitat-emploi est un facteur important de la densification ; ainsi à situation métropolitaine et densité de population équivalentes, certains sites ont une densité beaucoup plus forte en raison de la présence d'une proportion importante d'emplois.

Certains facteurs d'attraction amplifient le potentiel de densification :

- Forte accessibilité de la gare en moins de 15 ou de 30 mn aux bassins d'emplois et de populations,

- Présence d'équipements et capacités résiduelles de ces équipements,

- Proximité et accessibilité de lieux de centralité en générateurs de mobilité.

Le potentiel de densification est d'autant plus élevé que le **contexte institutionnel local** y est préparé, que la présence de projets urbains et d'outils fonciers atteste d'une volonté d'en créer les conditions propices.

III-2. LES DEUX ÉCHELLES DE VALORISATION DES POTENTIALITÉS DE DENSIFICATION

L'enjeu foncier

Entretien avec M. Bouvelot

(Directeur général de l' EPF Régional Ile-de-France)

Anticiper sur le marché pour créer des prix de référence :

La bonne acquisition est celle qui arrive juste avant le marché. Si la collectivité achète tôt, elle casse les prix et crée des prix de référence.

A défaut, préempter :

Quand le marché est là et pour éviter que les prix ne s'envolent, pratiquer la préemption pour les autres fonctions urbaines (services…).

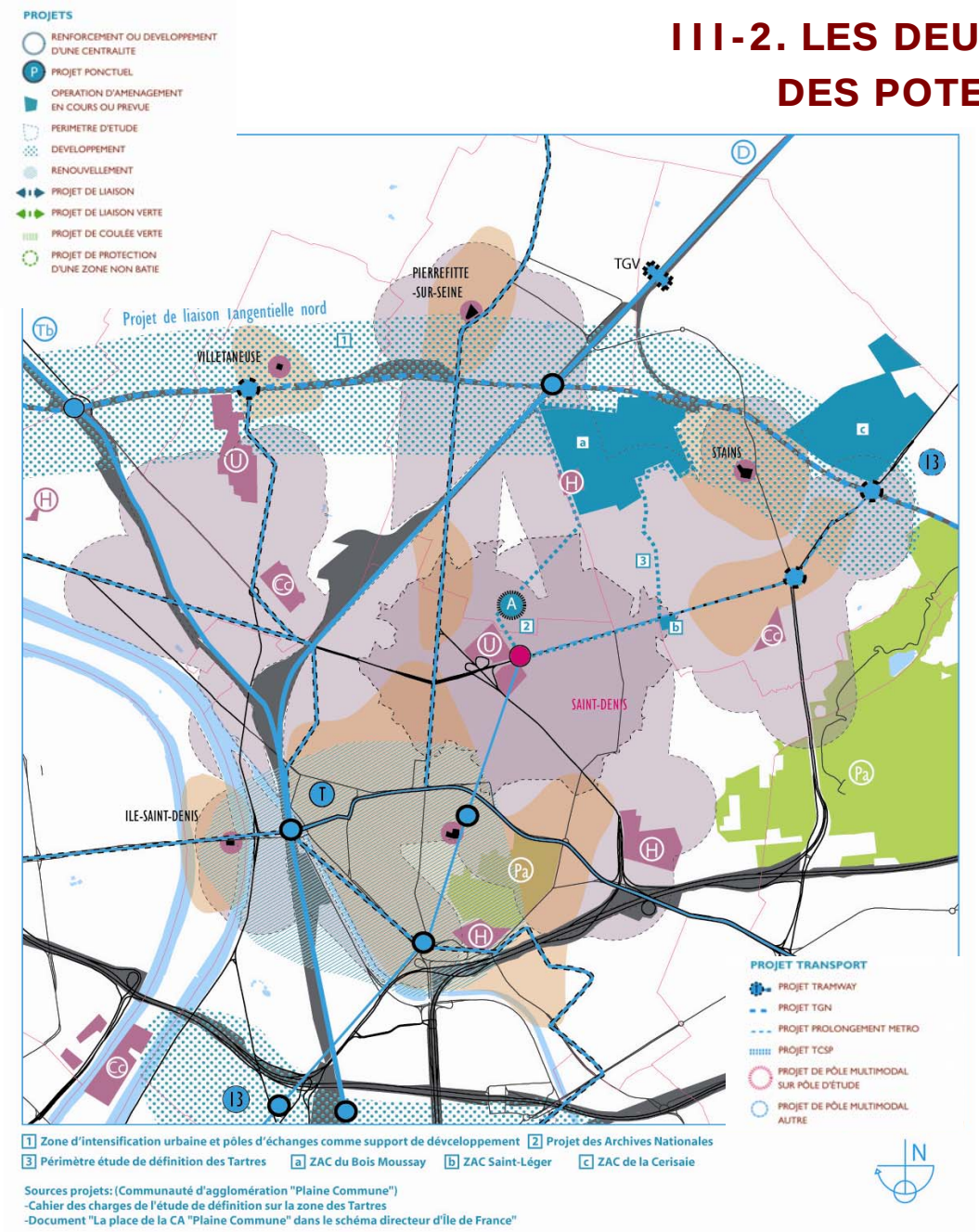
Une piste : la taxe de constructibilité :

On pourrait imaginer d'aller vers une « obligation de faire », passant par une taxe de constructibilité croissante au fur et à mesure que le propriétaire conserve son bien sans construire, en mettant en place un droit de délaissement associé.

L'analyse des potentiels de densification procède d'une approche complète qui associe logique de site et logique de territoire élargi. Ainsi l'étude montre que, dans certains cas, la présence d'un pôle de gare ne suffit pas à justifier à elle seule qu'il faille densifier absolument, car tous ces pôles ne disposent pas des mêmes atouts. Dans le cadre de cette étude menée sur 9 sites, l'analyse portant sur le site de Roissy-en-Brie conduit par exemple à la conclusion que ce site ne possède pas assez de potentialités et d'atouts pour justifier des efforts importants dans cette direction. Suivant cette logique, l'analyse permet de hiérarchiser les sites à plus forts enjeux de densification au sens défini dans cette étude, de la création d'un véritable site urbain, conciliant flux, mixité des usages et des fonctions, qualité urbaine

L'étude montre ensuite que les potentialités de densification à partir d'un pôle TC peuvent être valorisées à deux échelles distinctes, et selon deux logiques, la logique de site et la logique de territoire, qui n'actionnent pas les mêmes leviers.

III-2. LES DEUX ÉCHELLES DE VALORISATION DES POTENTIALITÉS DE DENSIFICATION


PROJETS
RENFORCEMENT OU DEVELOPPEMENT D'UNE CENTRALITE
PROJET PONCTUEL
OPERATION D'AMENAGEMENT EN COURS OU PREVUE
PERIMETRE D'ETUDE
DEVELOPPEMENT
RENOUVELLEMENT
PROJET DE LIAISON
PROJET DE LIAISON VERTE
PROJET DE COULÉE VERTE
PROJET DE PROTECTION D'UNE ZONE NON BATIE
Projet de liaison tangentielle nord
PIERREFITTE -SUR-SEINE
TGV
VILLETANEUSE
STAINS
SAINT-DENIS
ILE-SAINT-DENIS
PROJET TRANSPORT
PROJET TRAMWAY
PROJET TGN
PROJET PROLONGEMENT METRO
PROJET TCSP
PROJET DE PÔLE MULTIMODAL SUR PÔLE D'ÉTUDE
PROJET DE PÔLE MULTIMODAL AUTRE
N
1 Zone d'intensification urbaine et pôles d'échanges comme support de dévceloppement
2 Projet des Archives Nationales
3 Périmètre étude de définition des Tartres
a ZAC du Bois Moussay
b ZAC Saint-Léger
c ZAC de la Cerisaie
Sources projets: (Communauté d'agglomération "Plaine Commune")
-Cahier des charges de l'étude de définition sur la zone des Tartres
-Document "La place de la CA "Plaine Commune" dans le schéma directeur d'Île de France"

a) La "logique de territoire" : une mise en réseau des lieux et des actions d'aménagement

Le "projet de territoire" constitue un préalable au projet de site et le cadre pertinent d'un processus de densification. Il permet de travailler toutes les dimensions de contexte qui assurent la mise en réseau du site de gare et en optimise l'aménagement. Il porte aussi bien sur :

- Le fonctionnement urbain élargi (correspondant au périmètre étendu) et la mise en liaison avec les quartiers de la commune ou de l'intercommunalité concernées ;

- La gestion de l'intermodalité avec les autres modes de transports ;

- La mise en place des conditions institutionnelles de projet au niveau communal ou intercommunal ;

- La mise en place des outils et procédures nécessaires à une intervention cohérente et anticipatrice en site urbanisé.

III-2. LES DEUX ÉCHELLES DE VALORISATION DES POTENTIELS DE DENSIFICATION

Des projets qui "racontent leur propre histoire" - la question de l'échelle

Entretien avec Vincent Heuzé (Directeur général de Nexity, Villes & Projets)

Les projets sont d'autant plus intéressants en matière de forme urbaine et de densité qu'ils ont pu être pensés à une échelle suffisante, c'est-à-dire qu'ils créent leur propre paysage, qu'ils « racontent leur propre histoire ». C'est le cas du secteur sur lequel a travaillé Nexity à Saint-Ouen l'Aumone portant sur un programme d'environ 500 logements.

Ce type d'échelle permet d'envisager une diversité de produits et des contrastes de formes urbaines (de la maison de ville au grand collectif) qui rend la densité acceptable.

L'échelle d'un projet doit permettre la création d'une « **densité endogène** » : la réalisation d'un nombre important de logements et d'activités génère par elle-même des services, équipements, commerces… donc une certaine mixité et un potentiel d'animation (cf. exemples du projet des Docks de Saint-Ouen ou des Docks de Marseille).

b) La "logique de site" : de la densité physique à l'intensité d'un lieu riche

Le projet de site doit s'attacher à conférer au site de la gare une véritable urbanité, capable de capter des flux pour les transformer en animation urbaine et qui permette de passer de la densité physique à l'intensité d'un lieu riche. Ces qualités associent trois dimensions :

- Un fonctionnement efficace, et l'optimisation du site de gare en termes d'accessibilité, par l'extérieur et par l'intérieur de la gare ;

- Une mixité des programmes et des fonctions permettant d'assurer la proximité des services ;

- Une qualité urbaine et paysagère conférant au site une image de qualité et attractive.

III-3. LES FACTEURS PLUS OU MOINS FAVORABLES À LA DENSIFICATION

Saint-Ouen : d'un diagnostic partagé à une politique de renouvellement urbain et de densification

Entretien avec Hélène Streiff (Directrice générale adjointe "Développement urbain et économique de la Ville de Saint-Ouen)

1. Un diagnostic partagé

L'élaboration d'un PLH (2000-2001) a permis de mettre en avant le constat d'un déclin et d'une paupérisation de la ville. Elle s'est poursuivie par l'élaboration d'un PLU (2004) qui s'est appuyé sur ces conclusion du PLH et qui a été l'occasion notamment de lever le PLD logement (plafond légal de densité). Le PLU révisé encourage les secteurs de mixité emploi/habitat et limite la spécialisation du territoire.

L'objectif de densification concerne l'ensemble du territoire et tous les types d'habitat. Le fait de mêler intervention sur le bâti ancien et constructions neuves permet de densifier sans perte d'identité de la commune.

2. La mobilisation de tous les outils

Toutes les procédures sont mobilisées pour intervenir sur l'ensemble du territoire :

- Opérations de renouvellement urbain diffus avec la définition de secteurs d'étude et mise en œuvre d'OPAH, RHI,…. Ces opérations se heurtent à la lenteur des procédures et à un certain désengagement de l'Etat.

- Projet de ZPPAUP qui devrait permettre de combiner intervention sur l'habitat ancien et préservation du patrimoine et d'intégrer l'histoire urbaine locale (un « projet urbain patrimonial »).

- Importantes ZAC dont l'opération des Docks qui concerne un quart de la surface urbanisée de la commune (hors espaces verts, cimetières,..).

3. Un problème : la maîtrise des prix

Les outils dont disposent les collectivités ne sont pas adaptés à la spéculation qui suit la densification.

Ils sont présentés ici suivant les deux grandes catégories de facteurs classiquement utilisées : les facteurs liés aux localisations et aux contextes locaux et les facteurs propres aux sites des gares eux-mêmes.

a) Facteurs de localisation et de contexte

Parmi ces facteurs, **la localisation régionale du pôle est essentielle au regard de l'accessibilité** (distance et temps d'accès aux grands bassins d'emplois et de population). Localisation régionale et accessibilité sont fortement liées. Roissy en Brie est de ce point de vue pénalisée par sa distance à ces grands bassins accessibles en RER, et de fait moins attractive. C'est le cas dans une moindre mesure pour le Val d'Argent à Argenteuil. L'enjeu de densification sur ces deux sites en sera par conséquent plus limité.

La localisation urbaine de la gare par rapport aux pôles de centralité notamment est un autre facteur discriminant. Dans les deux exemples déjà cités, la gare est loin et dissociée physiquement du centre ville.

L'existence de contraintes urbaines spécifiques, peut venir encore aggraver une localisation peu favorable, par exemple la présence de lignes à haute tension (Roissy en Brie), un PEB (Saint Denis), un PPRI (Issy-les-Moulineaux).

La « mise en réseau » de la gare avec un ou plusieurs autres lieux d'animation et/ou pôles de transports, représente un atout décisif. L'exemple de la gare de Saint Denis Université, déjà reliée à d'autres polarités par le bus et potentiellement en réseau avec des liaisons futures (Nouvelle Ligne Tangentielle Nord), quoique loin du centre ville, souligne cet atout pour un pôle gare.

La dynamique locale de projets, impulsée dans un cadre intercommunal ou communal, la présence de projets déjà envisagés, élaborés, constituent un contexte propice à la densification du point de vue de la logique d'acteurs. Un tel contexte existe dans la plupart de nos sites d'étude.

L'existence d'outils d'intervention foncière et d'aménagement (SEM, ZAC, procédures de préemption…) en représente le prolongement naturel, et souligne la préparation à des projets favorables à la densification.

III-3. LES FACTEURS PLUS OU MOINS FAVORABLES À LA DENSIFICATION

b) Facteurs propres au site même de la gare : fonctionnement, programme, aménagement urbain et paysager

Plusieurs paramètres propres à la gare elle-même peuvent venir en défaut ou en atout des gares étudiées et conditionner leur image et leur attractivité.

L'aspect physique de la gare, plus ou moins attrayant, valorisé ou non comme objet architectural et urbain,

L'insertion urbaine de l'objet-gare : traitement des abords, des liaisons avec les espaces environnants, signalétique, autrement dit **la qualité de l'espace public autour de la gare.**

La présence d'autres fonctions urbaines près de la gare et en accroche avec elle : commerces, équipements, et donc la capacité à faire foisonner différents types d'usages et de flux.

Autant de paramètres qui qualifient non seulement **un paysage** associé à la gare mais également une **ambiance** dans la capacité des différents espaces à capter l'animation urbaine.

Parmi ces différents types de facteurs favorables à une densification qualifiante, un ou plusieurs peuvent faire défaut et souligner les déficits de potentialités de densification d'un site.

III-3. LES FACTEURS PLUS OU MOINS FAVORABLES À LA DENSIFICATION

c) Les déficits de potentiels et les obstacles à la densification.

L'éloignement des grands pôles d'emplois et de population. Malgré la présence de la gare, cet éloignement et le manque d'accessibilité invitent à s'interroger, comme dans le cas de Roissy-en-Brie, sur l'intérêt de faire des efforts de densification dans un tel site. Le jeu en vaut-il la chandelle ?

Le manque de dynamique locale de projet, c'est-à-dire tout à la fois de volonté politique locale, de projets et d'outils opérationnels d'intervention (foncier et aménagement) représente aussi un signal autant qu'un handicap à la densification.

Combiner les outils pour encourager la densification

Entretien avec Catherine Léger (Directrice générale de la SIDEC).

Les PLU ne sont pas toujours de bons outils de densification car certains, sous prétexte de faire un urbanisme de projet, de responsabiliser les opérateurs, donnent l'illusion que l'on peut se passer de grandes opérations cohérentes et dans la durée qui « donnent le ton ».

Ainsi, le seul PLU ne peut pas remplacer la maîtrise publique d'une opération. L'encadrement de l'initiative privée que permet le PLU n'est pas suffisant, notamment quand le PLU prévoit l'évolution d'une zone d'activités en zone mixte où l'habitat est autorisé. De telles évolutions de grande ampleur doivent être maîtrisées car le renouvellement « spontané » de la ville laissé à l'initiative privée dans le cadre d'un PLU ne permet pas de produire de l'espace public de qualité, d'organiser la densité, la mixité des fonctions, etc.

La maîtrise publique et la présence d'un aménageur, en permettant de faire le lien entre une ville et les opérateurs, garantissent la cohérence d'un projet aux différentes échelles et sa pérennité dans le temps.

Toutefois, même lorsque la plupart des conditions de projet sont réunies, comme à Villejuif, ou sur la RN305, peut se poser **la question de la mise en œuvre ou de l'enclenchement de ce projet :** question de gestion et d'efficacité des outils opérationnels, question de rythme dans le projet envisagé. Il ressort ici que la perception d'un projet de densification réussi associé à un pôle gare, reste tributaire de la manière dont il est mené, et notamment de son rythme et de la lisibilité de sa réalisation. Sur la RN 305, le temps paraît long, et le site en permanence inachevé donc dégradé.

Le déficit de qualité urbaine et le cantonnement des sites de gares dans une logique purement fonctionnelle. Alors que de nombreux atouts semblent par ailleurs réunis, certains sites souffrent du caractère purement fonctionnel et peu qualitatif de leur aménagement. C'est le cas par exemple de la station de Saint Denis Université et de de la gare de Choisy le Roi.

La configuration physique de la gare peut en elle-même être un handicap, du fait des parcours contraignants et peu confortables qu'elle crée (exemple de Juvisy-sur-Orge).

L'image médiocre de la gare (exemple de Choisy-le-Roi) pénalise des potentialités par ailleurs avérées, et peut surprendre au regard de la fréquentation importante de la gare.

III-4. QUEL INTÉRÊT UNE COLLECTIVITÉ A-T-ELLE DE DENSIFIER À PARTIR D'UN PÔLE OU D'UN AXE TC :

les atouts d'une densification "située"

a) Tirer parti d'une position géographique favorable dans la région : polarité et accessibilité renforcées

Affirmer, lorsque c'est le cas, la position de la commune dans l'Ile-de-France comme lieu de centralité, proche des pôles d'emplois et de population.

Affirmer, lorsque c'est le cas, la position favorable de la commune dans le territoire supra-communal comme secteur de développement, ceci au moyen des documents de programmation et de planification. C'est un atout propice à la venue de projets de Transports en Commun.

Une densité avérée permet de justifier la demande de création de nouveaux transports en commun.

b) Répondre aux besoins en logements à l'échelle locale et régionale : diversité des parcours résidentiels

Dans un contexte de desserrement des ménages, de lutte contre la baisse démographique des petites couronnes au profit des couronnes plus éloignées de la région parisienne, **densifier permet de conserver la population** en site habité et animé et ainsi de lutter contre l'étalement urbain.

Il est connu par ailleurs que, pour simplement stabiliser la population, il faut construire des logements supplémentaires.

Pour les villes qui cherchent à répondre à leurs demandeurs de logements, à leur proposer des parcours résidentiels dans la commune, à garder les jeunes, les familles, les personnes à la retraite, l'étude d'une densification qualifiée peut permettre d'accroître l'offre locale de logements.

c) Tirer parti d'une gare bien desservie et bien connectée : mixité urbaine et développement de l'emploi

Densifier c'est optimiser l'atout de disposer déjà d'un secteur gare bien desservi, et bien connecté au réseau de TC (inter-modalité).

C'est contribuer à réduire les distances domicile-travail: la densité quand elle est associée à la mixité permet une proximité domicile-travail qui rend le déplacement choisi et non plus subi. **On peut vivre et travailler au même endroit**.

La densité doit être vue comme un « choix de vie », la possibilité d'échanges choisis et agréables, sans le besoin de se déplacer.

La mixité urbaine (emplois/habitat) permet d'optimiser la présence d'une gare, mieux que ne le ferait un quartier uniquement consacré à l'habitat.

La présence d'une gare est en effet un atout pour développer l'emploi.

La coexistence de logements et d'emplois, ainsi que la fréquentation optimale de la gare encouragent, par la complémentarité des flux générés, la création de commerces et d'équipements.

La gare, par les flux qu'elle accueille, forme de plus en elle-même un atout pour créer des espaces publics animés, propices aux commerces.

La densité, pensée comme mixité urbaine et support à des lieux d'animation autour de la gare, crée de l'attractivité.

III-4. QUEL INTÉRÊT UNE COLLECTIVITÉ A-T-ELLE DE DENSIFIER À PARTIR D'UN PÔLE OU D'UN AXE TC :

LES ATOUTS D'UNE DENSIFICATION "SITUÉE"

Un "quartier des échanges urbains"

Entretien avec Louis Moutard (Responsable du pôle aménagement urbain à l'AREP)

Les pôles d'échange sont devenus des lieux de polarité et donc de densification potentielle. Les flux générés par les gares sont considérés comme porteurs de développement local et justifient une politique plus ou moins ambitieuse de densification et de réalisation d'équipements : par exemple une crèche destinée aux usagers de la gare pour qui il est plus simple de laisser un enfant sur leur parcours domicile-travail.

Il est important que le secteur d'étude autour de la gare (dans les projets de restructuration de gares) soit suffisamment large pour pouvoir intégrer toutes ces dimensions de densité, de services, d'équipements, …

La gare ne suffit pas à générer une attractivité et des prix fonciers importants contrairement à la création d'un « quartier des échanges urbains ».

d) Une densité d'autant mieux acceptée qu'elle s'accompagne d'une offre de services et d'animation urbaine

La densité bâtie s'accepte d'autant mieux qu'elle est synonyme de services urbains et d'agréments : commerces, équipements et services divers, information. L'étude de la densification va de pair avec l'étude de la polarité urbaine et de la mise en réseau avec d'autres pôles urbains.

De même, la densité s'accepte mieux si elle s'inscrit dans un espace public urbain qualifié, adapté aux flux et aux fonctionnalités des transports.

Le site de la gare forme ainsi un lieu propice à l'émergence de fortes qualités urbaines et paysagères, à proportion des enjeux de fréquentation dont elle est l'objet. **C'est l'ensemble des flux, des services et des espaces urbains requalifiés qui confère au pôle gare l'intensité urbaine en rapport avec son rôle.**

e) Un levier financier

La densité des projets permet d'offrir des prix de sortie modérés en augmentant la SHON cessible et en améliorant ainsi le bilan de l'opération.

Par ailleurs la densité a un effet positif sur la fiscalité locale (taxe professionnelle, participation des constructeurs aux équipements et espaces publics,…).

III-5. QUELLES SONT LES STRATÉGIES DE DENSIFICATION POSSIBLES ?

Rendre possible la "Ville Compacte"

Entretien avec Jacques Touchefeu (Directeur de la Mission de préfiguration OIN Orly Rungis Seine-Amont)

Un nécessaire changement de paradigme urbain pour la première couronne :

Passer de la ville de Faubourg à la Ville compacte. Ce changement induit un changement d'échelle dans l'approche de l'espace public.

En petite couronne, la densification se heurte à un décalage important dans la répartition entre espaces publics et espaces privés : pour créer de la ville dense, il faut impérativement produire en même temps des espaces publics généreux, à la fois pour l'agrément des populations mais aussi pour le fonctionnement de la ville (voies de desserte suffisamment larges pour accueillir transports en commun performants et automobiles). Il ne s'agit pas de densifier dans le cadre des espaces publics existants qui sont tout à fait insuffisants en première couronne, mais de **densifier autour de « grandes respirations »** permettant à la population de se récréer et de se déplacer.

Eviter la congestion :

Cette dimension de l'espace public doit bien être mise en avant par l'Etat et la Région. Elle doit être corrélée à une amélioration importante et volontariste du maillage en transports en commun de la petite couronne et donc à une augmentation considérable de l'effort d'investissement. Cette amélioration doit autant que possible précéder la densification et elle doit porter à la fois sur le maillage et sur la performance du réseau de transports en commun (rapidité, fiabilité, amplitude horaire, etc.) pour qu'il constitue une réelle alternative à la voiture.

Une question d'échelle de réflexion et d'intervention :

Cette planification simultanée de l'espace public et des déplacements dans une logique de densification dépasse nécessairement l'échelle communale. C'est un paradigme urbain qu'elle introduit ; mais son appréhension et son appropriation par les élus et les techniciens par les élus et les techniciens risquent de prendre du temps.

Plusieurs stratégies d'intervention sont possibles pour entrer dans un processus de densification ou le poursuivre.

- **Poursuite d'une politique de densification progressive déjà engagée**, avec les mêmes outils que ceux déjà utilisés. Cette poursuite sera tributaire du foncier encore disponible sur le site. Elle suppose que toutes les conditions de projet décrites plus haut sont par ailleurs réunies.

- **Intensification du rythme actuel** par une attitude d'encouragement et d'encadrement de la densification au moyen des documents d'urbanisme, mais aussi au moyen d'un dispositif institutionnel et de conduite de projet qui soit adapté à l'ambition.

- **Enclenchement d'une dynamique de densification** nouvelle :

- Par l'engagement d'études de projets, projet architectural, urbain et paysager, mais aussi programmation des fonctions, et des usages concourant à l'urbanité du site ;

- Par la définition du cadre d'intervention politique et technique, si possible intercommunal (portage, maîtrise d'ouvrage) ;

- Par la mise en place d'outils opérationnels et fonciers.

Quelle que soit la stratégie d'intervention, les porteurs du projet de densification devront adopter **l'exemplarité comme méthode**: montrer aux élus, aux habitants, etc… des îlots témoin pour illustrer la diversité des formes urbaines porteuses de densité et y associer de nouvelles représentations.

ANNEXE

UNE GRILLE D'APPRÉCIATION DES POTENTIELS DE DENSIFICATION POUR UN SITE DONNÉ

LES FACTEURS INCITATIFS OU DÉFAVORABLES

UNE GRILLE D'APPRÉCIATION DES POTENTIELS DE DENSIFICATION POUR UN SITE DONNÉ

LES FACTEURS INCITATIFS OU DÉFAVORABLES

I – CONFIGURATION ET QUALITE URBAINE	+/-
Les conditions historiques **d'émergence du pôle** sont-elles favorables à une dynamique de densification aujourd'hui ?	
Le mode **d'insertion physique** de l'infrastructure de transport est-il favorable à la densification aujourd'hui ?	
La gare est-elle située à **proximité d'une voie urbaine structurante** ?	
La **conception de la gare et du pôle de transport** est-elle favorable à la densification ?	
Le **site de la gare** offre-t-il une image et des conditions favorables à l'affirmation d'une véritable polarité locale?	
Le **périmètre de référence** (15 minutes à pied) autour de la gare offre-t-il une image et des conditions favorables à l'affirmation d'une véritable polarité locale ?	
Des **servitudes spécifiques** grèvent-elles les potentialités d'occupation et de densification du site (PPR, PEB, risques naturels, périmètre Seveso,…) ?	
La **densité bâtie observée** est-elle inférieure à la densité **prescrite** par le POS/PLU, ouvrant ainsi un potentiel de densification ?	
La **densité perçue** sur le site gare offre-t-elle la possibilité d'une densification ?	
Existe-t-il des **potentiels importants de mutation foncière** identifiés par le POS/PLU ou dans le MOS ?	
La **configuration urbaine** des périmètres de référence et étendu (15 minutes en bus) est-elle favorable à la densification ?	
La présence d'un bâti de qualité ou d'opérations d'amélioration du bâti existant en cours peut-elle représenter un atout pour la densificcation ?	
La présence d**'éléments paysagers remarquables** (fleuve, espace boisé ou paysager, relief, espaces publics, tracé ancien) peut-elle représenter un atout pour la densification)?	

Interprétation de la grille :

▪ : peu favorable à la densité / à une densification

▪ + : relativement favorable à la densité ou sans impact particulier

++ : très favorable à la densité / à une densification

Définition des seuils, v. page 40

UNE GRILLE D'APPRÉCIATION DES POTENTIELS DE DENSIFICATION POUR UN SITE DONNÉ

LES FACTEURS INCITATIFS OU DÉFAVORABLES

II – INTENSITE URBAINE ET ATTRACTIVITE REGIONALE	+/-
Le pôle gare permet-il d'atteindre en 30mn un nombre important d'**emplois** ? (voir seuils ci-après)	
Le pôle gare permet-il à une **population** importante d'arriver en 30 mn ? (voir seuils ci-après)	
L'**utilisation des transports en commun** pour les navettes domicile/travail est-elle bien supérieure à celle de la voiture ? (voir seuils ci-après)	
Quel est le **niveau global d'intermodalité** du pôle (présence de ligne de bus notamment) ?	
La **fréquence de desserte de la gare** en heure de pointe est-elle favorable à la densification ? (voir seuils ci-après)	
La qualité de service de la **desserte en bus en heure de pointe** à partir de la gare est-elle favorable à la densification ? (voir seuils ci-après)	
Le **service de TC en weekend** par rapport à la semaine est-il favorable à la densification ? (voir seuils ci-après)	
La **mixité des fonctions** (habitat / emplois) sur le périmètre est-elle significative ? (voir seuils ci-après)	
La densification est-elle favorisée par la présence d'**équipements** attractifs dans le périmètre d'accessibilité étendue ?	
La densification est-elle favorisée par l'existence d'une **capacité résiduelle suffisante des équipements** ?	
La densification est-elle favorisée par la présence d'une **concentration commerciale** dans le périmètre ? (indicateur des établissements commerciaux et de restauration)	
Le niveau des **prix des marchés immobiliers** du secteur, est-il favorable à la densification ?	
Les **interactions** du site de la gare avec d'autres polarités et centralités situées dans le périmètre d'accessibilité élargi permettent-elles d'encourager la densification sur certaines voies de liaison ?	

Interprétation de la grille :

▪ : peu favorable à la densité / à une densification

▪ + : relativement favorable à la densité ou sans impact particulier

++ : très favorable à la densité / à une densification

Définition des seuils, v. page 40

UNE GRILLE D'APPRÉCIATION DES POTENTIELS DE DENSIFICATION POUR UN SITE DONNÉ

LES FACTEURS INCITATIFS OU DÉFAVORABLES

III – DYNAMIQUE DES ACTEURS ET DES PROJETS	+/-
Le **contexte institutionnel** est-il favorable aux projets de densification ?	
La ou les collectivité(s) sont-elles déjà inscrites dans une **perspective de densification** ?	
Existe-t-il des **projets locaux**, proches ou dans le périmètre, propices à la densification (soit directement générateurs de densification, soit porteurs d'attractivité) ?	
Existe-t-il des projets de nouvelles dessertes de transport collectif favorables à la densification ? (voir seuils ci-après)	
La collectivité est-elle dotée déjà **d'outils d'intervention** (outils fonciers, opérateurs, procédures en cours type ZAC…) ?	

Interprétation de la grille :

▪ : peu favorable à la densité / à une densification

▪ **+** : relativement favorable à la densité ou sans impact particulier

++ : très favorable à la densité / à une densification

Définition des seuils, v. page 40

UNE GRILLE D'APPRÉCIATION DES POTENTIELS DE DENSIFICATION POUR UN SITE DONNÉ
LES FACTEURS INCITATIFS OU DÉFAVORABLES

Définition des seuils figurant dans la grille de potentiels

Accessibilité aux emplois en 30 minutes en transports en commun depuis la gare :

Si nombre d'emplois accessibles supérieur à 800 000 : **++**

Si nombre d'emplois accessibles compris entre 500 000 et 800 000 : **+**

Si nombre d'emplois accessibles inférieur à 500 000 : **-**

Population pouvant accéder à la gare en 30 minutes en transports en commun :

Si population supérieure à 800 000 : **++**

Si population comprise entre 600 000 et 800 000 : **+**

Si population inférieure à 600 000 : **-**

Utilisation des transports en commun par rapport à celle de la voiture pour les navettes

domicile-travail :

Si utilisation des TC supérieure de plus de 10 % à celle de la voiture : **++**

Si utilisation des TC identique à celle de la voiture ou supérieure jusqu'à 10 % inclus : **+**

Si utilisation des TC inférieure à celle de la voiture : **-**

La fréquence de desserte de la gare en heure de pointe est-elle favorable à la densification ?

Si strictement plus de 2 trains au 1/4 d'heure (soit au moins 3 trains par 15 minutes) : **++**

Si deux trains au 1/4 d'heure : **+**

Si strictement moins de deux trains au 1/4 d'heure (soit au mieux 1 train toutes les 15 min) : **-**

La qualité de service de la desserte en bus en heure de pointe à partir de la gare est-elle favorable à la densification (faire une moyenne sur les lignes de bus desservant la gare, éventuellement pondérée) ?

Si fréquence inférieure à 10 minutes (au moins 1 bus toutes les 10 minutes, i.e au moins 6 bus/h) : **++**

Si fréquence entre 10 et 20 minutes (au moins 1 bus toutes les 20 minutes, i.e au moins 3 bus/h) : **+**

Si fréquence supérieure à 20 minutes (inférieur au égal à 2 bus/h) : **-**

Le service de TC en weekend par rapport à la semaine est-il favorable à la densification ? (appréciation qualitative par exemple du maintien d'un service de bus intéressant)

Le service bus du weekend n'est pas trop dégradé par rapport à la semaine et est donc favorable à la densification : **++**

Dégradation moyenne donc moyennement favorable : **+**

Dégradation forte donc peu favorable : **-**

Mixité emploi/habitat : nombre d'emplois proposés localement / nombre d'habitants dans le périmètre de référence (15 minutes à pied) :

Si rapport emploi/ habitat compris entre 35 % et 65 % : **++** (car la mixité est un facteur favorable à la densification)

Si rapport emploi/ habitat supérieur à 65 % : **+** (car le site est alors considéré comme un pôle d'emploi)

Si rapport emploi/ habitat compris inférieur à 35 % : **-** (car site peu mixte)

Existe-t-il des projets de nouvelles dessertes de transport collectif favorables à la densification ? (haut niveau de service, par ex : restructuration RER en omnibus type RER B N+, TCSP, métro, ...)

Si projet de TC à haut niveau de service, mise en service programmée < 5 ans : **++**

Si projet de TC à haut niveau de service, mise en service envisagée < 10 ans : **+**

Si pas de projet à haut niveau de service : **-**